1914 ARMÉE FRANÇAISE 1940

GBM 135

GBM

Histoire de GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

www.histoireetcollections.com

135

JANVIER FÉVRIER MARS 2021

JUIN 1940

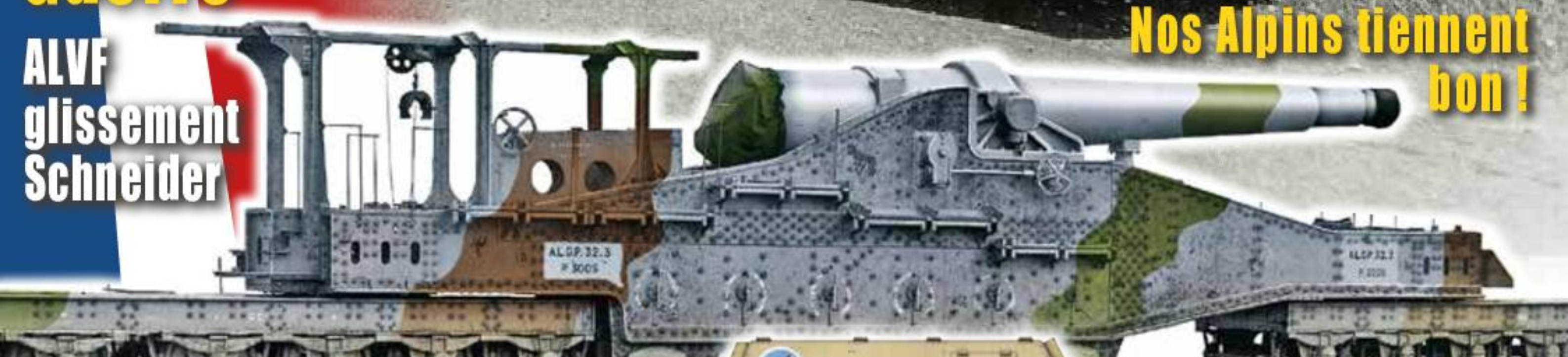
Les blindés de la dernière chance

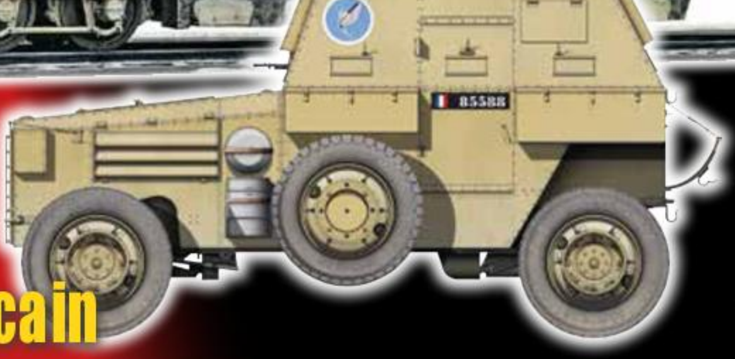
Chars B à l'attaque de Perthes-Juniville

Nos Alpins tiennent bon !

Grande Guerre

ALVF glissement Schneider





La Berliet VUDB en opérations

Boulangeries de campagne

Sud marocain

L 17839 - 135 - F: 12,50 € - RD

BE / LUX / IT / GR / PORT. CONT : 13,90 €
Can : 19,75 C$

À nouveau DISPONIBLES !

ARMY SERVICE FORCES CATALOG
HENRI-PAUL ENJAMES
GOVERNMENT ISSUE
GUIDE DU COLLECTIONNEUR
U.S. ARMY EUROPEAN THEATER OF OPERATIONS
TOME I
42,95 €
TOME II
44,95 €
1940 Tome 1
LE SOLDAT FRANÇAIS
Olivier BELLEC
29,95 €
1940 Tome 2
LE SOLDAT FRANÇAIS
Olivier BELLEC
29,95 €
L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
avec le concours de Jacques Sicard
TOME 2
39,95 €

GI - Guide du collectionneur, T.1
272 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782352500315

GI - Guide du collectionneur, T.2
272 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782352500780

Hommes et ouvrages de la ligne Maginot, T.2
232 pages
Format 24 x 32 cm
ISBN : 9782908182972

1940, le soldat français, T.1
144 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782352501657

1940, le soldat français, T.2
144 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782352501732

COMMANDEZ NOS LIVRES SUR
WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.COM

GBM
Histoire de
Guerre, Blindés & Matériel
135
Janvier
Février
Mars
2021

Musée 6
MM Park à La Wantzenau

Hippomobile 13
Boulangerie de campagne

Artillerie lourde sur voie ferrée 21
Les Schneider à glissement

Études et projets 29
Les chars monoplace

Profil 33
La blindée Berliet VUDB

Bataille des Alpes 49
Coup d'arrêt au Mont-Cenis

Unités blindées 1940 53
La dernière chance

Terrain et opérations 65
Le 41e BCC à Perthes

ÉDITORIAL

SOUVENIR D'UN MOIS TRAGIQUE, FIN D'UNE ANNÉE SYMPTOMATIQUE

La période présente voit la résurgence d'une constante que l'humain post-moderne a eu tort d'oublier : l'Histoire est tragique. Ici, du fait des thèmes rédactionnels majoritaires dans GBM, nous sommes bien placés pour ne pas perdre de vue cette réalité.

Dans ce numéro, nous consacrons trois articles au mois tragique de juin 1940 : l'un, inhabituel en nos pages, illustre avec Laurent Demouzon la résistance farouche de nos Alpins, du 21 au 24 juin 1940, face aux assauts répétés d'Italiens courageux.

Pour le front du Nord-Est, Jacques Belle examine, par le haut, les conséquences du désastre de mai sur l'organisation de nos forces mécaniques résiduelles. Il est difficile d'évaluer dans quelle mesure, lorsque le 5 juin s'engage la seconde phase de l'offensive allemande, le commandement croit encore au rétablissement de la situation. Par le bas, Stéphane Bonnaud retrace le sort des équipages de chars B du 41e BCC jetés, quasiment à l'aveuglette pour les capitaines et les lieutenants, dans la dernière opération d'envergure menée par un groupement cuirassé français contre une masse blindée ennemie : le 10 juin 1940 au nord-est de Reims se déroulait la bataille de Juniville. Cette contre-attaque oubliée était conduite par un chef résolu, le général Buisson, à la tête d'un groupement comprenant deux divisions avec chars (3e DCR et 7e DLM, complétées du 10e BCC) : au total environ 200 blindés français lancés contre le Panzergruppe Guderian fort de près de 700 chars (➠ *détails page 64)*.

Par le haut, par le bas, ne sont pas formules visant à minimiser la seconde vis-à-vis de la première : le colonel de Gaulle les emploie en 1937, s'agissant des chars, pour évoquer la relation étroite existant entre la théorie et la pratique, au moment où il vient de prendre le commandement de son régiment à Metz.

1940 est bien loin, 2020 s'achève, « *l'année De Gaulle* » s'efface discrètement (➠ *page 10)*. L'information a eu d'autres chats à fouetter. Cette fin d'année restera pourtant riche de signes mémoriels avec, en peu de jours, la panthéonisation de *Ceux de Quatorze* (en la dépouille de Maurice Genevoix, lieutenant au 106e RI), la mort de l'avant-dernier compagnon de la Libération (Daniel Cordier, 20 ans en 1940) et celle de ce jeune brigadier du 2e dragons de l'armée de Lattre (Valéry Giscard d'Estaing, engagé volontaire en 1944 à 18 ans), cité à l'ordre de l'armée pour actions d'éclat en avril 1945 (➠ *page 4)*.

Dans le panégyrique réservé à l'ancien président de la République, la modernité de VGE a été maintes fois soulignée. Plus rares ont été les rappels historiques sur le « *regroupement familial* » décrété sous son mandat, en avril 1976. Deux ans après, Giscard avait entrevu les conséquences — pensait-il alors seulement à l'économie ? — d'une immigration venue de l'autre côté de la Méditerranée et tenté d'y porter remède, en 1978, par des mesures hardies qu'il ne put faire aboutir.[1]

Serais-je exagérément pessimiste en constatant la situation de notre pays quarante-deux après ? Il faut pourtant, envers et contre tout, garder foi en l'avenir. Et donc, chers lecteurs amoureux de notre pays, c'est à la France que nous allons ensemble présenter nos vœux, face à l'Histoire qui va, mais aussi en nous souvenant de la faculté qu'ont les hommes décidés d'y marquer leur empreinte.

francois.vauvillier@orange.fr *Paris, le 15 décembre 2020*

---

[1] Patrick Weil, *Le Sens de la République*, éd. Grasset , 2015. L'Auteur dénonce chez VGE l'intention de « *déportation*». Péché mortel.

Votre prochain numéro « 100 % armée française »
GBM n° 136 le 31 mars 2021

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel (GBM) est une publication de Sophia Histoire & Collections, SAS au capital de 10000 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris

Président-directeur général : Thierry Verret
Directeur général : Sasan Mottaghian

Directeur de la publication et de la rédaction : Thierry Verret

Responsable de la production : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26

RÉDACTION, ABONNEMENTS ET COMMANDES
Sophia Histoire & Collections, 5, av. de la République, 75011 Paris
✆ + 33 (0)1 40 21 18 20
Abonnements et commandes : abonnement@histecoll.com
Commandes des professionnels :
commandes-pro@histecoll.com
www.histoireetcollections.com

L'ÉQUIPE GBM
Rédacteur en chef : François Vauvillier
E-mail : gbm@histecoll.com

Principaux contributeurs :
A. Alvarez, J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, É. Barbanson, S. Bonnaud, M. Comas, D. Coste, É. Denis, L. Deneu, G. François, F. Guidicelli, D. Houliez, É. Klamerek, A. Laffargue, J.-C. Latour, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, N. Palmier, A. Salles, M. Schiavon, É. Schwartz, M. Souquet, J. Tartare, P. Touzin et H. de Wailly.

ainsi que Roger Avignon, Pascal Danjou, Stéphane Ferrard, Jean-Gabriel Jeudy et Jacques Sicard qui vivent à travers nos pages.

PUBLICITÉ
Mediaobs
44, rue Notre-Dame des Victoires, 75002 Paris
Directeur : Christian Stefani
✆ + 33 (0)1 44 88 93 79 *E-mail* : cstefani@mediaobs.com

Chef de publicité : Martin Rougé
✆ +33 (0)1 44 88 89 10 *E-mail* : mrouge@mediaobs.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Rédaction : Philippe Charbonnier, Morgan Gillard, Michael Klein, Éric Micheletti, Émilien Pépin.

DISTRIBUTION EN KIOSQUE MLP

SERVICES DES VENTES KIOSQUE
MLP
Numéro de téléphone réservé aux diffuseurs de presse
✆ 04 74 82 14 14

Un encart comportant une offre d'abonnement à GBM est jeté dans les exemplaires vendus en kiosque de cette parution. De plus un dépliant présentant les dernières nouveautés d'H&C est jeté dans la totalité du tirage de cette parution (hors export).

DIFFUSION EN BELGIQUE
Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9
B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555 02 17
Administration des ventes ✆ 02/555 02 21. Fax : 02/555 02 09
FORTIS 210-0 402 415-14. *E-mail* : press@tondeur.be

N° CPPAP : 0122 K 79212
N° ISSN : 1956 - 2497
Dépôt légal : à parution.

Impression : Imprimatur
43, rue Ettore Bugatti, 87280 Limoges

© Copyright Sophia
Histoire & Collections 2021
Reproduction interdite
sans accord écrit préalable.

Fabriqué et imprimé en France

Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclés : 0 %
Certification : PEFC
390 g CO2 éq/ex.

En couverture.
Que faut-il lire sur le visage de ces cavaliers mécaniques de la 7e DLM équipés de neuf ? La confiance ? La résignation ? Plusieurs d'entre eux sont des rescapés de la bataille de la Meuse, d'autres sans doute de jeunes recrues n'ayant pas encore vu le feu. Pressentent-ils que la suite de la campagne ne sera pas longue ? À bord de leur AMR 35 type Colonies certes neuve mais blindée à 13 mm et peinte en ocre jaune clair, l'affaire n'est pas gagnée.
(Illustrations en couleurs de Laurent Lecocq)

VOS RÉACTIONS, VOS

SURPRISE EN ATELIER
Une sacré belle pièce, refaite à l'identique d'après une modélisation 3-D suivie de l'impression du moule, puis fonderie et usinage. Mais au fait, de quoi s'agit-il ?
(➠ réponse en page 12)

Les divisions cuirassées, sans réserve

Bravo ! J'ai trouvé en page 55 de **GBM** 134 la note en date du 3 mars 1940 dont je connaissais depuis plusieurs années l'existence par le JMO du 305e RATTT et que, malgré de longues heures de recherches au SHD, je n'avais pu retrouver. Merci à Jacques Belle pour cette découverte. J'avais eu avec vous au moment de la rédaction de l'article traitant de l'artillerie de la 3e DCR *[GBM 116]* plusieurs échanges, tant verbaux qu'épistolaires, sur le sujet et mes efforts étaient restés vains dans la recherche de la note. Le sujet est désormais clos et j'espère que je n'entendrai plus l'appellation inappropriée de division cuirassée *de réserve* pour les 1re, 2e, 3e et 4e DCR.

Philippe Bortaud, par internet

Ne pas oublier l'armée de l'air

Il y a 80 ans exactement, l'Angleterre luttait dans les airs, désespérément, pour sa survie. Quand on parle de la bataille d'Angleterre, nous pensons à la RAF et à la Luftwaffe, mais nous oublions un troisième acteur qui avait déjà fait une partie de travail en mai-juin 1940: l'armée de l'air. En effet, celle-ci a détruit plusieurs centaines d'avions ennemis au cours de cette terrible campagne. Le chasseur Dewoitine D 520 était aussi bon et aussi méritant que ses deux congénères anglais, Hurricane et Spitfire. Que **GBM** n'oublie pas l'aviation française car elle est très méritante. Toutes mes félicitations pour votre revue et vive la France !

Alain Delcourt, Luttre (Belgique)

FV Merci cher lecteur. L'armée de l'air est loin d'être oubliée dans nos pages, non avec ses avions — nos confrères de la presse aérophile s'y emploient — mais à travers son matériel roulant, grâce à Matthieu Comas. Prochain article à paraître, les voitures sanitaires de l'Air, dès GBM 136.

Une inspiration pour l'École de guerre

Je tiens tout d'abord à vous exprimer à nouveau toutes mes félicitations, et à travers vous à toute l'équipe de **GBM**, pour la qualité et la richesse de vos publications. Votre mise à l'honneur des armées françaises et de leurs combattants, militaires de carrière ou de circonstance, est en tous points digne d'éloges.

La question de la défaite de 1940 continue de hanter les esprits dans l'enseignement militaire supérieur. *L'Étrange défaite* de Marc Bloch est distribuée lors de la rentrée de l'École de Guerre, et pour les terriens, l'année précédente, la formation à l'École de Guerre-Terre débutait par une étude historico-tactique à Sedan, sur les traces du Panzergruppe Guderian, des DLC et des combats de Stonne. L'article sur la 3e DCR était d'ailleurs tombée à point pour moi l'an dernier. L'un des mots d'ordre de notre directeur de l'École de Guerre-Terre a d'ailleurs été, au cours de l'année, de prendre garde à ne pas préparer les « Sedan » de demain.

Au plaisir de continuer de lire vos publications, qui sont l'une de mes rations de patriotisme.

Chef d'escadrons Philippe-Manuel Auburtin

Les Allemands, maîtres du terrain

Permettez-moi de vous exprimer tous mes compliments pour la qualité de **GBM** et ma reconnaissance de nous faire partager ces études et témoignages sur notre armée si souvent décriée pour son engagement au début du deuxième conflit mondial et pourtant si valeureuse à bien des égards. Tous ceux qui se sont battus (et dans quelles conditions !) le méritaient assurément.

Je remarque que sur la quasi-totalité des photos de matériels français prises sur le champ de bataille, on voit des uniformes allemands. Ce sont donc des reporters allemands qui ont pris ces clichés. Est-ce à dire que les photographes de guerre français n'existaient pas ? Ou bien les archives ont-elles disparu ?

Philippe Perez, par internet

FV Tout simplement, les principaux gisements permettant d'illustrer les combats de mai-

Le dernier Président de la Seconde Guerre mondiale

C'est la dernière fois que cela arrivera. Derrière Charles de Gaulle, **Georges Pompidou** avait été officier de renseignements au 141e RIA en 1939-1940 et décoré de la croix de guerre pour son action sur la Somme dans la bataille de juin. Pour **François Mitterand**, sergent-chef au 23e RIC en 1939-1940, blessé le 14 juin, prisonnier, évadé, décoré de la Francisque puis résistant sous le pseudonyme de Morland, l'affaire est connue. **Jacques Chirac**, trop jeune, avait été lieutenant de chasseurs d'Afrique durant la guerre d'Algérie. **Valéry Giscard d'Estaing** eut quant à lui une véritable heure de gloire, sous blindage.

Ayant fait sa première expérience du feu durant la Libération de Paris, le jeune VGE quitte la capitale en septembre 1944 avec son cousin pour rejoindre, en autostop à bord d'un camion de ravitaillement, l'armée de Lattre. Arrivé à Autun, face au colonel du 2e dragons, les deux jeunes gens avouent « *ne rien savoir faire* ». Mais la famille a des relations, nos deux héros sont envoyés au PC du Roi Jean qui les désigne, après quelques péripéties, pour l'école de formation de Rouffach.

Une fois formé, VGE retrouve le 2e dragons et, à présent, le voilà affecté comme pointeur (tireur) du Tank Destroyer M 10 *Carrousel*. C'est à son bord que, le 25 avril 1945 à Zollhaus, son TD est atteint par un Panzerfaust. Malgré la violence de l'explosion, notre jeune brigadier continue à tirer et dégage la voie. Cette action et une autre survenue quatre jours auparavant lui vaudront une citation à l'ordre de l'armée, la croix de guerre et la *Bronze Star* des États-Unis. ■

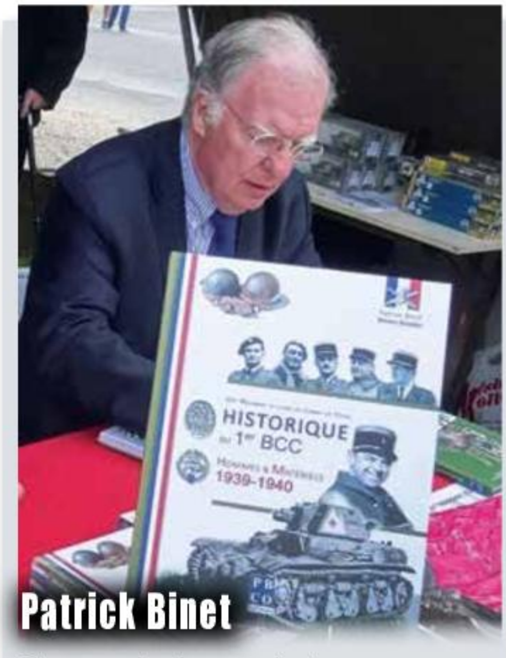
FORUM ATF40
Armée française 1919 - 1940
ATTENTION, NOUVELLE ADRESSE :
atf40.1fr1.net

SECTION GBM SUR ATF40
Participez nombreux au débat sur la politique rédactionnelle et aux compléments d'information ayant trait à GBM.

PARTICIPEZ AU MANIFESTE FRANÇAIS

en m'adressant vos courriers, **photographies**, (scans haute résolution), remarques, compléments d'information, restaurations de véhicules, reconstitutions en uniforme, « mémoire de nos pères », etc., à francois.vauvillier@orange.fr ou par lettre à la rédaction de **GBM**, Sophia Histoire & Collections, 5, avenue de la République, 75011 Paris. À très bientôt dans *vos* pages.

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM



Patrick Binet

C'est avec la plus grande tristesse que nous avons appris la disparition de Patrick Binet, le 20 novembre, à l'âge de 74 ans.

Patrick était le petit-fils du capitaine Jean Duchet-Suchaux, commandant la 2e compagnie du 1er BCC en mai-juin 1940, mais aussi le neveu du sergent Robert Duchet-Suchaux, chef de char à la 2e section de la 2e compagnie du 2e BCC. Il avait à cœur d'honorer la mémoire de son grand-père et de son oncle, mort pour la France lors de la libération de Marseille en 1944, ainsi que, à travers ses proches, celle de tous les anciens de 1940 qui ont combattu pour notre pays.

À ce titre, Patrick avait co-écrit en 2009 avec Érik Barbanson l'historique de la 2/1er BCC, ouvrage qui a opéré un déclic chez moi. Dès lors, je me suis rapproché d'Érik puis de Patrick Binet avec qui j'ai énormément échangé sur le 1er BCC et qui a relevé le défi, fou au départ, de m'accompagner dans l'écriture d'un historique d'ensemble sur ce bataillon.

C'est ainsi que notre travail de recherche a débuté, grâce à ses contacts auprès des familles et son talent en généalogie pour retrouver de nouvelles pistes, grâce aussi aux renseignements glanés dans les archives et à l'identification de photographies. Associer la dimension humaine au matériel était le but de notre travail commun, au cours d'une plongée historique de cinq années durant lesquelles nous nous sommes liés d'amitié. Avec ce pincement au cœur en 2016 lorsque notre livre fut achevé, sachant que nous serions dès lors moins amenés à échanger chaque semaine sur le 1er BCC.

Emporté par la Covid, Patrick nous a quitté le 20 novembre. La veille encore, le 19, il m'envoyait des nouvelles, de son lit au CHRU de Tours, avec l'optique de sortir rapidement de cette épreuve. Son départ prématuré laisse un vide considérable.

Nous ne t'oublierons pas, Patrick. Merci pour ta confiance, pour notre partage et pour ton amitié.

Silvère Bastien

juin 1940 sont d'origine allemande. Les fonds officiels français du temps, conservés au Fort d'Ivry (ECPAD), ne couvrent que peu la période des opérations actives et leurs clichés appropriés ont, tous ou presque, été largement surexploités. De sorte que, pour « sortir du nouveau », ou traiter tel sujet très précis, nous sommes dans l'obligation d'avoir recours aux photographies prises par les vainqueurs. Ceci est certes un inconvénient mais non rédhibitoire pour ce qui concerne l'histoire de nos unités moto-mécaniques, dans la mesure où leurs engins, laissés sur le terrain, sont tangibles. Mais pour les troupes combattant à pied, l'obstacle est proprement insurmontable : fonds français quasi inexistants *(avec une belle exception pp. 49-52 de ce numéro)*, fonds allemands ne montrant que des prisonniers, ou parfois des soldats morts pour la France.

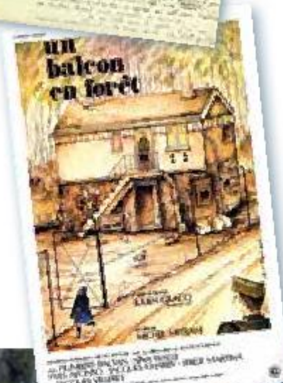
Le désastre de 1940 se prolonge ainsi par les images qui en subsistent. Il nous faut vivre avec cela pour que ne s'évanouisse pas le souvenir de nos anciens.

De Dunkerque au *Balcon en forêt*

Lecteur régulier de la revue et passionné d'histoire contemporaine, je me permets d'apporter ma fort modeste contribution à l'article consacré au 38e BCC dans **GBM** 134. Il y est question à plusieurs reprises du soutien du 137e RI à l'action des Hotchkiss. Officier de ce régiment, le lieutenant **Louis Poirier** dont on parle n'est autre que l'écrivain Julien Gracq (son pseudonyme), auteur notamment du remarquable ouvrage « *Un Balcon en forêt* ». Dans ses « *Manuscrits de guerre* » parus en 2011, l'épisode de la défense de Dunkerque est relaté avec grande précision et il est intéressant de mettre en miroir le témoignages d'un fantassin et celui d'un chef de char. Merci pour votre écoute et merci pour vos passionnantes publications.

Jean-Louis Neveu, par internet

julien gracq
manuscrits de guerre



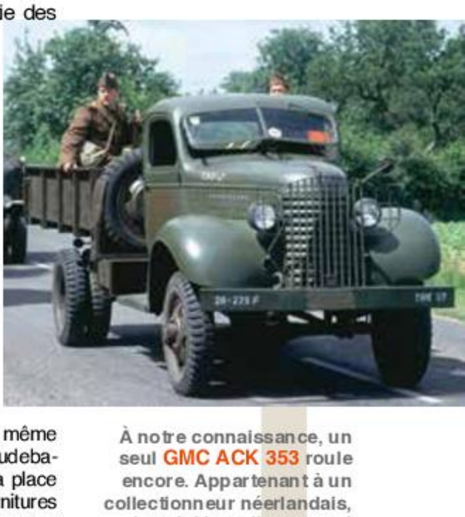
Julien Gracq ne fut pas seulement cet auteur salué par la critique, qui refusa le prix Goncourt en 1951. C'était aussi un combattant de 1940. *Ci-dessus*, l'affiche et un cliché de plateau de l'excellent film (1979) tiré de son œuvre de 1958.

Des chevaux ou des camions ?

Dans **GBM** 132, l'étude de Jacques Belle apporte d'intéressantes précisions sur le déficit en chevaux *[page 14]*. Ne pouvait-on commander aux États-Unis quelques milliers de camions pour remplir une grande partie des tâches accomplies pour les animaux ? Les Alliés avaient sollicité très tôt les industries et les arsenaux d'outre-Atlantique, mais l'avaient-il fait suffisamment ? Merci pour votre excellent travail et celui de toute l'équipe.

Christian Vely, par internet

FV Dans le paragraphe que vous évoquez, Jacques Belle ne manque pas d'indiquer la tendance progressive à la motorisation. Cela étant, motoriser les unités antichars suppose des véhicules tous terrains spéciaux dont la fabrication, confiée à l'industrie nationale, a été — nous en avons amplement parlé dans GBM — terriblement déficitaire. Et l'alternative constituée par des camions légers 4 x 4 d'outre-Atlantique a bien été utilisée : commandés en septembre 1939, 2000 GMC ACK 353, classés 2,5 t, sont arrivés au cours du printemps 1940. Dans le même temps, 5000 camions routiers, classés 5 t (Dodge, Studebaker et White) étaient reçus et mis en service. Mais la place manque ici pour en parler : entrer dans le détail des fournitures américaines en 1939-1940 sera l'objet de futurs articles, nous nous y emploierons, c'est promis.



À notre connaissance, un seul **GMC ACK 353** roule encore. Appartenant à un collectionneur néerlandais, le voici lors d'un convoi commémoratif déjà ancien.

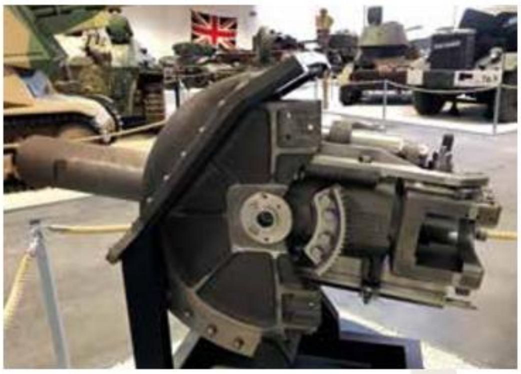
200 blindés et véhicules militaires réunis en vingt-cinq ans

Les collections françaises du MM Park de Strasbourg-La Wantzenau

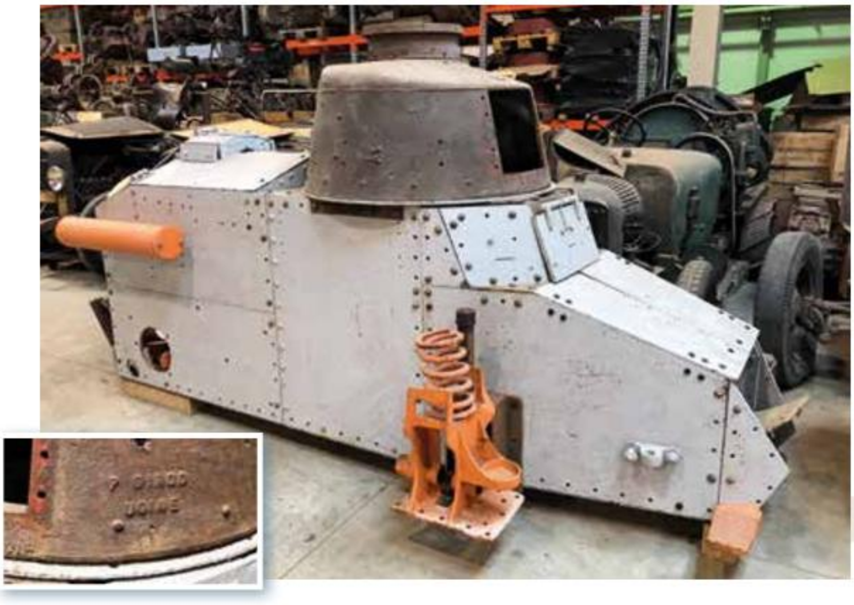
Photo-reportage
Hugues de
Guillebon

Ouvert en 2017 à La Wantzenau, près de Strasbourg (➠ *GBM 120)* dans une ancienne imprimerie, le musée militaire MM Park-France présente une exceptionnelle collection de matériel militaire sur la Seconde Guerre mondiale.

Patiemment rassemblée depuis vingt-cinq ans par Éric Kauffmann et son association ASPHM (association de sauvegarde du patrimoine historique militaire), ce sont plus de 120 véhicules qui sont exposés : blindés, véhicules, armement, uniformes, et même une vedette de sauvetage de la Kriegsmarine à flot dans son alvéole. L'exposition réunit les matériels de nombreux belligérants du théatre européen et, bien naturellement, les amateurs de France 1940 ne seront pas déçus. Le musée possède ainsi près de 50 véhicules blindés, tracteurs, camions et canons français dont environ une moitié est exposée. Nous

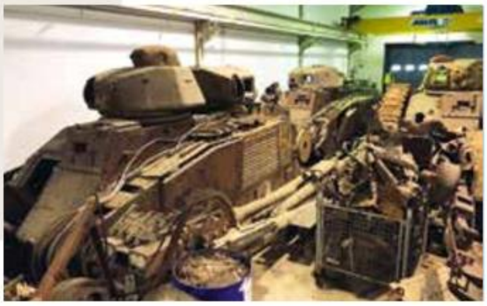


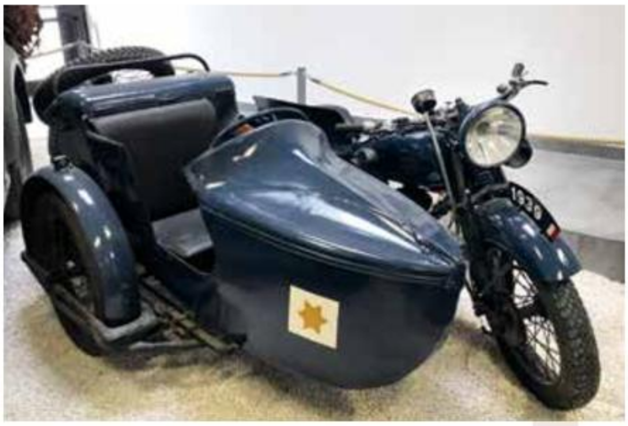
Comme neuf, et pour cause. Ce **CANON DE 75SA35** pour réduit avant de B1*bis* est une refabrication intégrale, réalisée à partir d'un exemplaire prêté par Bourges.



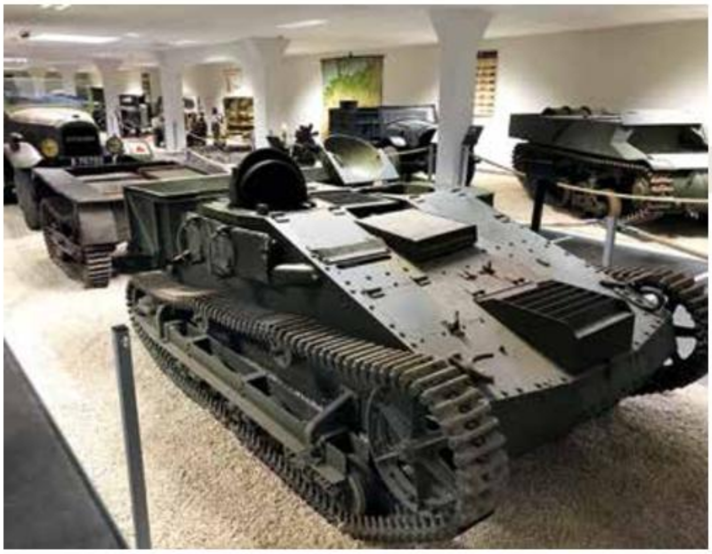
Le MM Park-France possède deux caisses de **CHAR RENAULT FT** à restaurer. Les quelques pièces de train de roulement visibles ici sont des refabrications. La tourelle, bien d'origine quant à elle, arbore la célèbre marque de fonderie « *P Girod Ugine* ».

Pas moins de quatre **chars B** provenant du champ de tir de Bourges — dont deux ont ensuite transité par le fort de Seclin — comptent dans les collections du MM Park. L'un des **B1*bis*** *(en titre)* est présenté dans le musée, dans son jus, avec son armement : canon de 75 de caisse reconstitué mais 47SA35 de tourelle d'origine. Trois autres exemplaires *(ci-contre)* sont conservés dans les réserves : deux B1*bis* (dont le **243** *Intrépide* du 8e BCC) et un **B1**, ce dernier étant l'unique survivant de cette première série blindée à 40 mm (le B1*bis* le sera à 60 mm).





À cette splendide **René Gillet G1** avec side-car dragons portés Bernardet modèle 1936 ne manquent que les deux supports de FM et une livrée plus appropriée à son rôle dans la cavalerie.



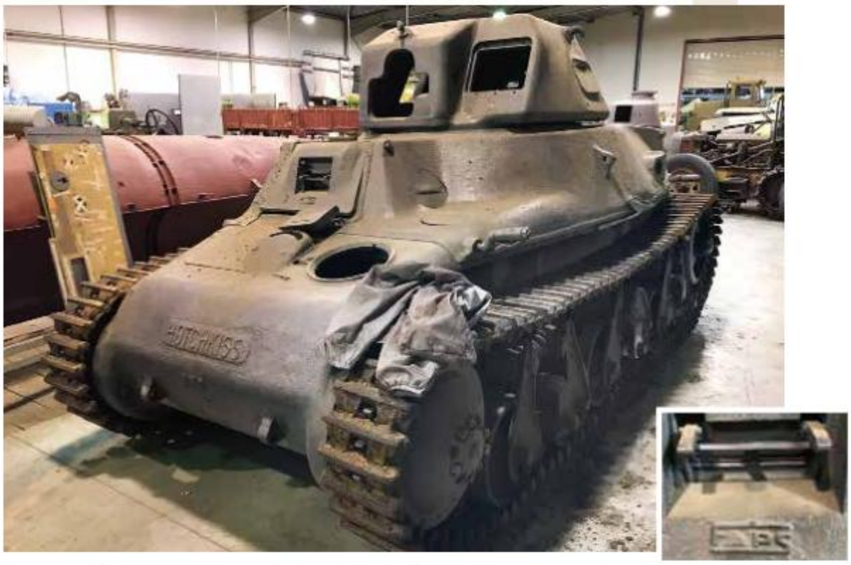
Le MM Park possède également quatre chenillettes **Renault UE**. L'une est exposée dans le musée, avec sa remorque **UK**. Les trois autres, rapatriées d'Allemagne, des Pays-Bas et des États-Unis, sont stockées dans les réserves. En arrière-plan, nous découvrons une chenillette légère **Lorraine 37L44** (deux bogies) et un tracteur d'infanterie **Unic TU1** en livrée allemande. Dans les réserves figure aussi un rare tracteur de ravitaillement de chars **Lorraine 37L** complet à trois bogies attendant sa remise en état roulant, avec son moteur Delahaye d'origine.

Quasiment complet, ce magnifique **Hotchkiss H39** a été rapatrié de Norvège (affectation allemande ; ne provient pas de Narvik) où il avait été découvert en 2015, découpé en morceaux. Son numéro de châssis et d'immatriculation est le **41104**. Ainsi sauvé, il est donc l'un des derniers produits par l'usine de Saint-Denis, son affectation française initiale demeurant inconnue à ce jour. Il est équipé d'une rare queue passe-tranchée. Son canon long de 37 mm SA38 a été démonté pour restauration. Le char porte sur la trappe du pilote la marque de fonderie « FAPS », des Forges et aciéries de Paris.

présentons ici quelques-uns des fleurons du musée en ce domaine, mais aussi — rare privilège accordé par le conservateur aux lecteurs de GBM — une partie des matériels en cours de restauration ou en attente dans les réserves, inaccessibles au public.

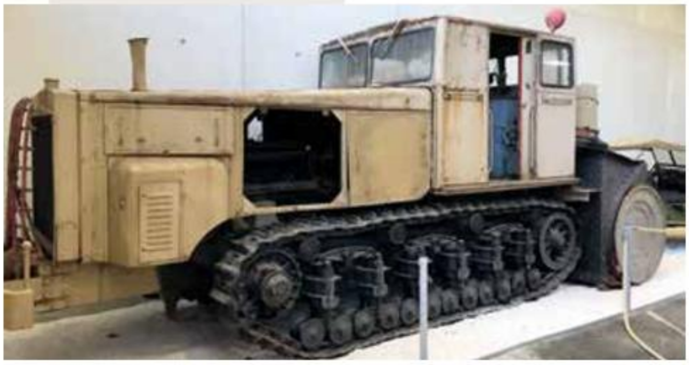
Suivez le guide. Bonne visite-papier, mais rien ne vaudra évidemment d'admirer tous ces engins *in situ*. ■

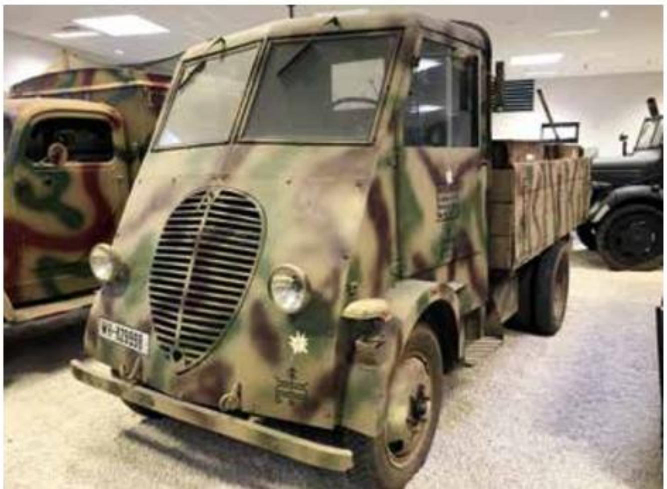
MM Park, 4, rue Gutenberg, 67610 La Wantzenau (à 12 km au nord de Strasbourg).
www.mmpark.fr

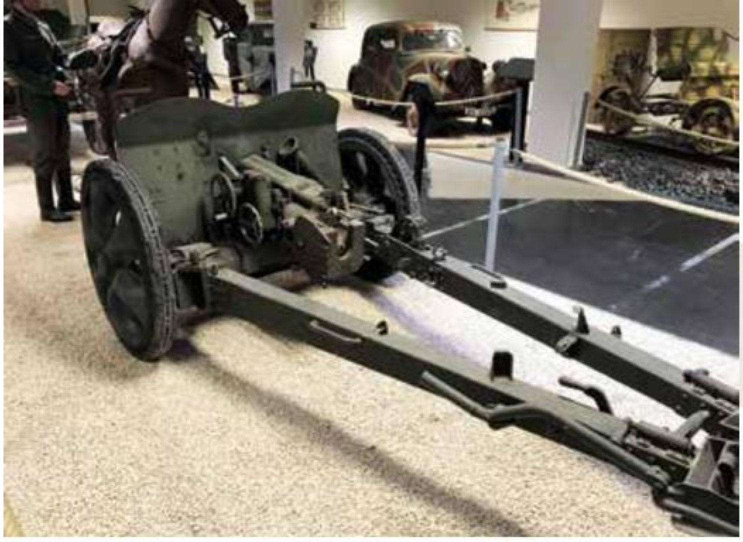


Une belle surprise : peu connue du public mais pas de nos lecteurs (➠ *GBM 125 page 46*), cette rare déneigeuse **Laffly CW** construite en 1942 sur train de roulement AMX du R40 a été utilisée par la Luftwaffe sur les aérodromes du front de l'Est. Désignée DER, *Dieselelektrische Raupenfräse* (fraiseuse à chenilles diesel-électrique), elle provient d'un musée autrichien qui l'a cédée au MM Park.

En bas à droite, plus classique, cette camionnette **Peugeot DMA** dont la livrée allemande ne nous fera pas oublier que son prototype est sorti dès 1940 pour l'armée française.

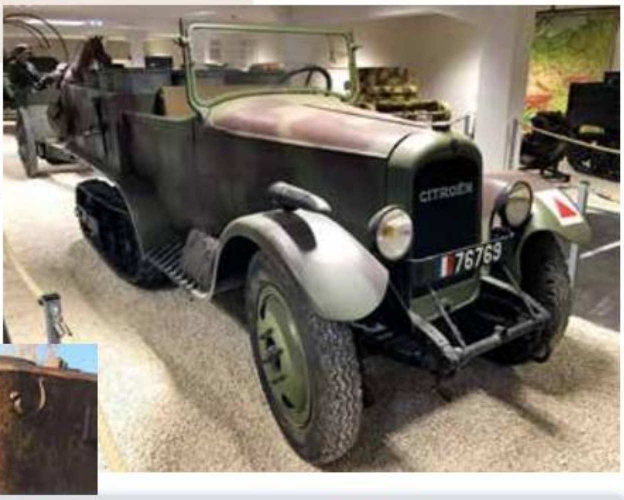






MUSÉE

Entièrement restauré avec son moteur d'origine, ce tracteur léger Citroën-Kégresse P17 porte l'immatriculation 76769. Marqué *« C47 Mle 1937 N° 466 APX 1939 »*, **le canon antichar de 47 mm à roues UF acquis auprès d'un collectionneur allemand a dû être neutralisé pour passer la frontière. Un tel attelage est parfaitement conforme à ce qui se fit en 1940, faute de tracteurs plus modernes.**



Posant devant un Churchill, voici une partie de l'équipe du MM Park, un trio d'experts polyvalents — soudure, métallerie, mécanique, peinture et usinage — capables d'intervenir sur des restaurations complexes. Mickaël Ritzenthaler *(à gauche)* **et Maxence Lebourg, le responsable des restaurations. Le troisième mousquetaire de l'équipe, Éric Lachmann, n'était pas là le jour de la photo.**

25 ans pour un projet titanesque

HdG-GBM : Éric Kauffmann, qui êtes-vous ?

EK : Je suis originaire d'Alsace et j'ai créé ma société d'informatique en 1985.

HdG-GBM : Votre passion est-elle aussi ancienne ?

EK : Plus encore. Elle a commencé quand j'étais très jeune. Mon père était déjà collectionneur de matériel militaire. Dès huit ans, j'ai commencé à fouiller dans des granges et des maisons abandonnées de la région pour y dénicher baïonnettes, tenues militaires, cartes postales, etc. La passion de l'histoire m'est venue très vite. À 18 ans, mon père a acheté une épave de Jeep que nous avons entièrement restaurée. Ça a été le début de ma collection. Cela fait maintenant 25 ans que je rassemble du matériel militaire, et mon objectif a été, dès le début, de pouvoir le présenter au public. Ce n'était pas une collection que je voulais garder pour moi.

J'ai aussi commencé avec la même passion à collectionner des pièces sur l'histoire militaire de la Bulgarie, pays où j'ai vécu et où je me rends régulièrement. J'ai monté un musée sur place. À La Wantzenau, il y a également une pièce complète dédiée à la Bulgarie.

HdG-GBM : Comment enrichissez-vous votre collection ?

EK : Par tous les moyens. On trouve des véhicules sur des sites de ventes aux enchères, on en achète d'autres à des particuliers, aux Domaines ou même à des musées qui ferment. Les blindés sont évidemment les pièces les plus compliquées à faire venir, mais aussi les plus spectaculaires.

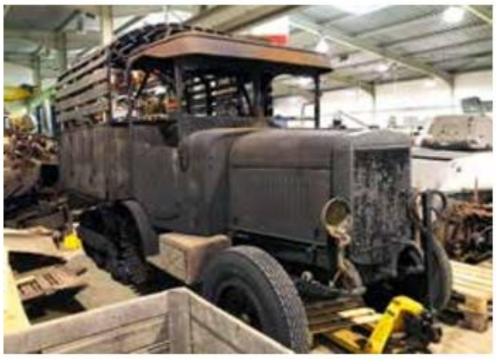
HdG-GBM : Rassembler des blindés et des véhicules, cela représente un volume considérable. Comment les abritez-vous ?

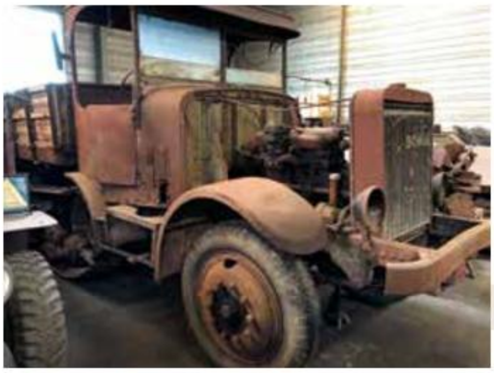
EK : La collection est présentée dans une ancienne imprimerie que j'ai rachetée en 2011, rénovée et aménagée en musée durant plusieurs années, jusqu'en mars 2017, date de l'ouverture au public. Elle se compose aujourd'hui, pour la partie exposée, de 120 véhicules de la Seconde Guerre mondiale, auxquels il faut ajouter près de 80 autres, tenus en réserve, en divers états de conservation. La collection a doublé en dix ans et elle continue de s'accroître.

HdG-GBM : Un aperçu de vos projets ?

EK : Une collection, c'est vivant ; on achète, on échange, on vend. Ainsi, une grande vente de véhicules que nous possédions en double a eu lieu dernièrement. Nous faisons aussi vivre nos collections en changeant leurs emplacements dans le musée. Par manque de place, et parce qu'ils sortent du cadre de la Seconde Guerre mondiale que nous nous sommes fixé, certains véhicules sont plutôt exposés à l'extérieur, comme les deux **ARL 44**, qui n'en sont pas moins des pièces très rares. Nous allons également agrandir le musée de 1400 m^2 l'année prochaine, ce qui permettra d'exposer de nouveaux véhicules de tout premier intérêt qui vont être restaurés et auront toute leur place dans l'exposition, comme le **Hotchkiss H 39** rapatrié de Norvège et les tracteurs semi-chenillés **Somua** par exemple, acquisitions dont nous sommes particulièrement fiers.

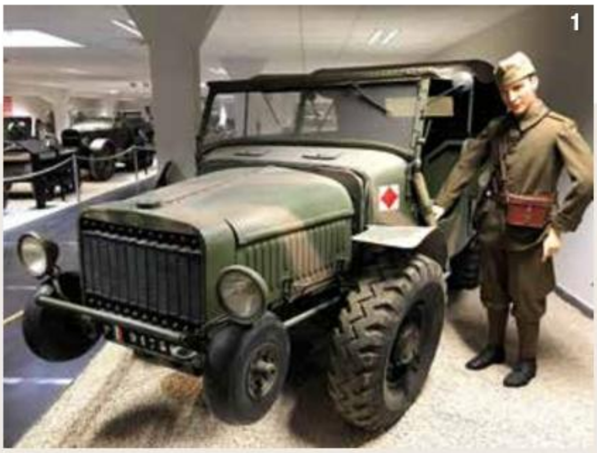
HdG-GBM : Merci Éric. Tous nos vœux pour la poursuite de votre entreprise aux dimensions peu communes.

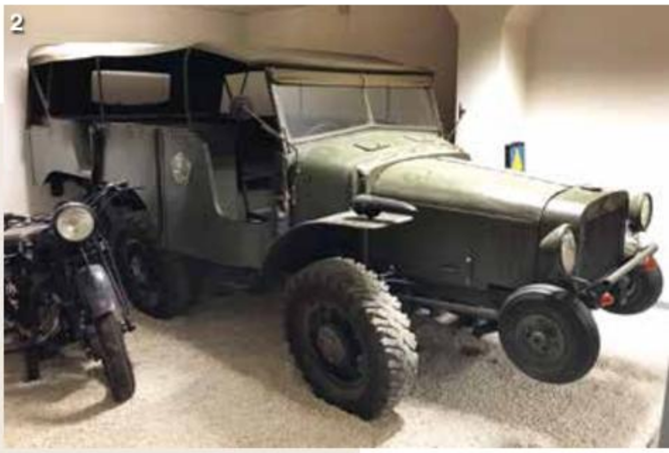


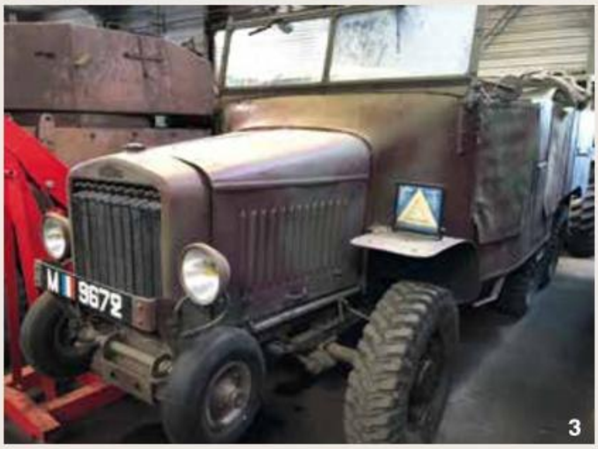


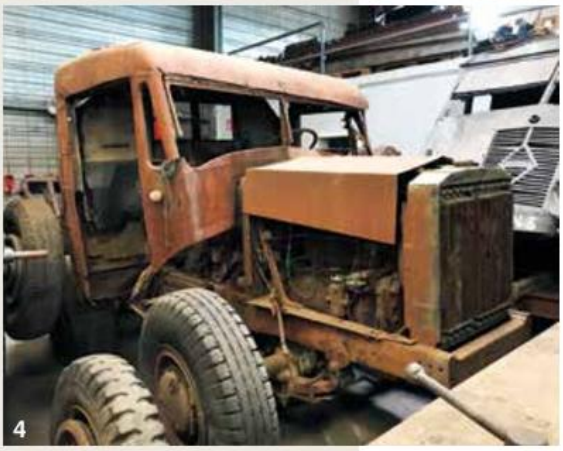
Deux tracteurs semi-chenillés Somua en attente de leur restauration prochaine : *en haut,* **le MCG 5 66293 (numéro d'origine) dans la très rare version génie** *(➠ GBM HS 6 page 5)* **a hélas légèrement brûlé lors du tournage d'un film avec utilisation d'effets spéciaux. Quant au MCL 5** *(ci-contre)*, **le plus gros semi-chenillé français en 1940, il est quasiment complet, avec son dais métallique, ses ridelles bois et son moteur Somua, tout d'origine.**

LE MM PARK DE LA WANTZENAU









Le MM Park de La Wantzenau n'expose qu'un quart de ses tous terrains de la gamme conçue par **Laffly** à partir de 1934. Il s'agit des deux les plus classiques :

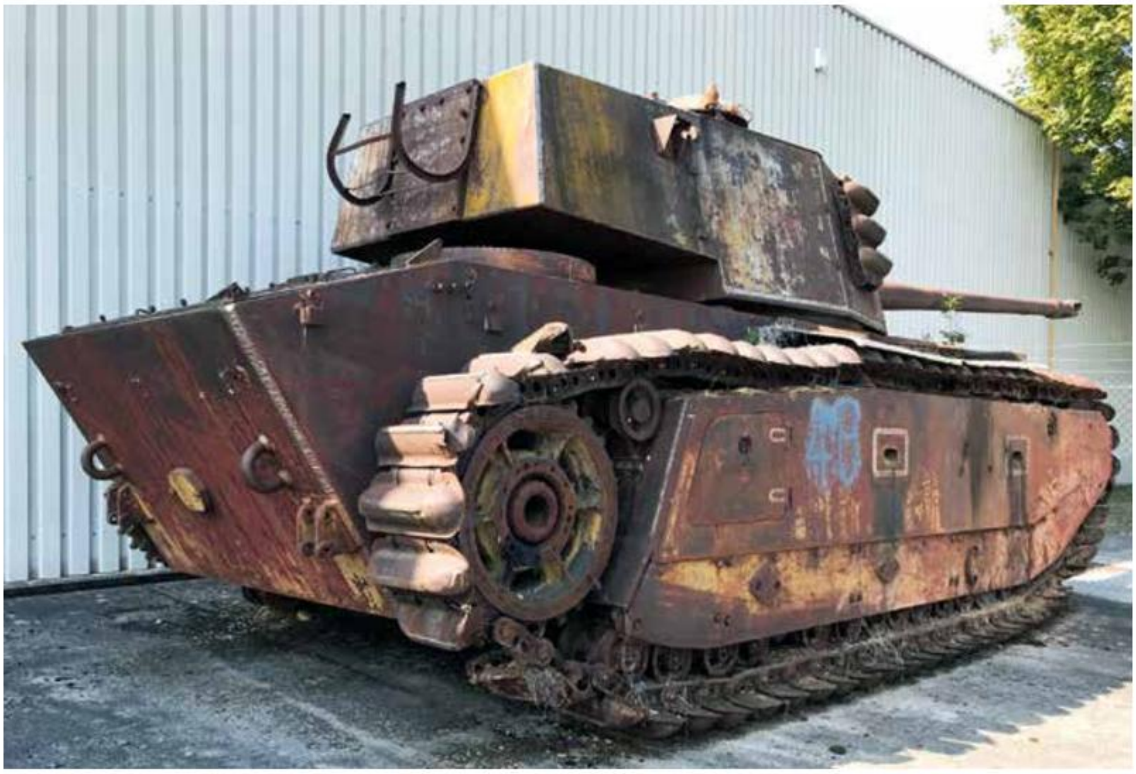
1 - Le tracteur léger de cavalerie **V 15 T** en parfait état, revêtu de l'immatriculation **P 91 756**. Il s'agit ici d'un exemplaire avec plaques « *Licorne licence Laffly*» sur le radiateur et «*carrosserie La Licorne*» sur le bas de caisse.

2 - Acquis auprès d'un collectionneur niçois, le tracteur léger d'artillerie **W 15 T** est quant à lui de fabrication Hotchkiss. À sa droite, une **Terrot RDA** à side-car DTP.

3 - Dans les réserves se trouvent pas moins de six autres Laffly dont, entièrement restaurée et en état de fonctionnement, cette belle voiture de dragons portée **S 20 TL** **M 9672** à plaque Hotchkiss.

4 - La découverte des non-exposés se poursuit avec une belle surprise : le plus gros des Laffly tous terrains, le **S 45 T** dont la cabine tôlée désigne cet exemplaire comme l'un des très rares réalisés pour la Marine nationale (*➠ GBM 114 pages 75-78*). Il a été remotorisé avec un Berliet MPF (quatre cylindres 110 x 150 essence, numéro de série 101). Le numéro de châssis n'a malheureusement pas été retrouvé.

Ne pouvant tout présenter visuellement dans ce court article, nous donnons toutefois l'identité des quatre autres Laffly préservés à La Wantzenau : deux châssis, avec carrosserie en cours de refabrication, du tracteur lourd d'artillerie **S 35 T**. Et, comptant à ce jour parmi les plus rares de la gamme du constructeur d'Asnières, deux châssis du tracteur moyen d'artillerie **S 25 T** portant les numéros *155 046* et *155 074*. Ceci les identifie comme appartenant à la série des tracteurs de 105 L modèle 1936 livrés au début de 1940, sans nous révéler hélas leurs immatriculations d'origine.



Dernier rejeton de la famille du char B, l'impressionnant **ARL 44** est présent au MM Park, à l'extérieur, en deux exemplaires provenant du champ de tir de Bourges. Celui-ci, le plus complet des deux, porte le numéro « 60 » frappé sur le glacis avant, qui en fait peut-être le soixantième et dernier ARL 44 construit (le grand «49» peint sur le flanc est un simple numéro d'ordre dans la série des épaves de Bourges). Le second ARL 44 porte une plaque «*châssis n° FAMH 1 bis*». *(ci-dessous)*

CHASSIS
N°FAMH 1bis

QUE LA FORCE MÉCANIQUE SOIT AVEC TOI

DE GAULLE ENCORE ET TOUJOURS

L'année de Gaulle se cloture donc, chers lecteurs, mais non sans que GBM publie quelques-uns de vos commentaires, et donne deux coups de chapeau, l'un à la télévision, l'autre à l'édition.

Puissance intellectuelle et volonté

Je viens de finir la lecture page par page — avec force soulignements — du numéro 134 de **GBM**.

Vous avez fait là un travail énorme, un boulot édifiant, que d'informations d'une justesse incroyable et inconnues pour beaucoup, dont moi. Comment vous féliciter, comment décrire tout ce que vous avez expliqué, preuves à l'appui ? Votre éditorial est un excellent résumé de ce numéro qui restera historique dans la collection de GBM. Et qui montre la puissance intellectuelle et la volonté de ce colonel et général Motors, que l'on soit pour ou contre sur d'autres aspects. Lui avait compris avant tout le monde, comme Estienne. Et maintenant, je sais grâce à vous qu'il n'avait pas oublié les avions.

Christian Dumont, par internet

Interprétation ? Presque une incarnation

Nous avions aimé Lambert Wilson dans *De Gaulle* sur grand écran. Nous sommes restés bouche bée devant la véritable incarnation de **Samuel Labarthe** dans ***De Gaulle, l'éclat et le secret*** sur France 2, diffusé en novembre. Si la partie sur l'avant-18 juin est quasiment absente, la manière dont sont traités les débuts de la France libre puis les relations entre le Général et les Alliés au fil de la guerre est passionnante. Mais par-dessus tout, la performance de cet ancien pensionnaire de la Comédie française connu surtout par son personnage du commissaire Laurence (*les Petits meurtres d'Agatha Christie*) atteint des sommets. Merci au service public pour ce grand moment d'histoire sur petit écran. ■

Samuel Labarthe lance l'Appel du 18 juin. L'image est parfaite, le son ne l'est pas moins. Un beau moment de télévision, et il y en a beaucoup d'autres au fil des six épisodes de cette série retraçant la vie de Général, de juin 1940 aux derniers instants.

Un travail de fond considérable

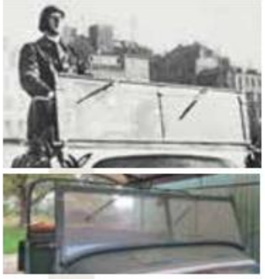
Inutile de vous dire avec quel intérêt passionné je me suis plongé dans le dernier **GBM**, *De Gaulle et la force cuirassée*. C'est un travail de fond considérable, qui restera. Jamais aucun de ceux qui se sont penchés sur la carrière du Connétable ne sont allés aussi loin dans la précision des renseignements, la rigueur des analyses, la justesse et la sérénité des jugements. L'étendue de vos connaissances, toujours adossées à des documents sérieux et directs, mais aussi la hauteur des points de vue exprimés, rendent ce document définitif. Outre son étendue dans le temps qui va de Nachin au plan de Résistance du 7 juin jusqu'ici inconnu, l'iconographie apporte un lot riche de surprises, en particulier pour ce qui concerne le chef de corps du 507ᵉ RCC à Metz (merci à Stéphane Bonnaud). Les observations qui pourraient être faites à cette étude ne pourraient relever que de la passion politique ou de l'érudition la plus étroite, je m'en garderai bien. Bravo à GBM.

Henri de Wailly, par courrier

De Gaulle à la barre

Un détail au sujet de la photo page 44 de **GBM** 134 et de la légende du profil de la VLTT Laffly S15R. Je vous adresse des photos de mon propre Laffly V15T avec l'arceau plutôt carré servant principalement à raidir la toile de la capote quand elle est mise. Cet arceau tient lieu de main courante lorsque l'on veut se tenir debout à bord d'un Laffly quand il roule. Pour ma part j'ai les bras d'équerre, mais de Gaulle faisait 20 cm de plus que moi et ses bras sont plus ouverts sur la photo.

Claude Foucher, par internet



« *L'ai-je bien descendue, mon colonel ?* » Sur les photos d'époque, la **main courante en tube d'acier** est sensiblement plus basse que le pare-brise. Et surtout, elle n'existe pas en série sur la VLTT S15R. De Gaulle a donc bel et bien fait bricoler sa voiture de commandement.

Un autre regard sur le Général

Passionné par l'histoire de l'armée française, et de la France en général bien que l'observant d'un point de vue un peu extérieur, j'ai été frappé, dans **GBM** 134 *[pages 68-70]*, par la solitude hautaine, silencieuse et froide du chef qui prend sur lui toute la responsabilité. D'un autre côté, je me suis interrogé, en lisant et relisant vos développements, sur ce que croyait, pensait ou espérait Charles de Gaulle à la bataille. J'ai lu dans un ouvrage récent qu'un journaliste, au grade de lieutenant, Charles Giron, était à l'état-major de la 4ᵉ DCR, sans rôle opérationnel fixé, aux côtés du colonel. Il l'était déjà aussi du temps de la 5ᵉ armée, comme on peut le vérifier dans l'étude de Paul Gaujac parue dans le n° 2/1990 de la *Revue historique de l'armée*.

Or, d'après témoignages, durant son commandement à la 4ᵉ DCR, de Gaulle téléphone régulièrement à Paul Reynaud et il envoie Giron à Paris pour annoncer de bonnes nouvelles, attendant que la victoire lui sourie. Les lettres à Yvonne, que vous citez, montrent aussi son optimisme, voire le côté *miles gloriosus* du personnage, travers qu'on retrouve dans les *Mémoires de Guerre* si on compare la narration du Général à la réalité historique. N'y aurait-il pas une autre lecture à donner à la « distanciation » du chef devant les pertes cruelles autour de lui ? Peut-être de Gaulle sent-il, victoire ou pas, que son étoile monte et que demain, devant l'inévitable désastre, surviendra enfin son destin. Dès lors, les morts de mai 1940 ne comptent guère. L'Histoire se poursuivra sans eux tandis que lui atteindra la gloire.

Pardonnez s'il vous plait mon franc-parler, je ne souhaite pas choquer vos compatriotes. Et merci pour votre revue, dévorée chaque trimestre.

Willy Hairdeen (Luxembourg), par internet.

FV Toute opinion fondée est bonne à exprimer, et la vôtre l'est manifestement. Merci pour ce point de vue documenté.

Pages choisies (VOIR AUSSI P.12)

Charles de Gaulle et l'irruption hitlérienne

Ouvrage collectif

Surfant sur l'année de Gaulle, de nombreux ouvrages d'opportunité sont sortis en 2020, la plupart d'autant plus dispensables à nos yeux que la partie pré-18 juin 1940 y est peu ou pas présente. Eh bien voici l'exception, et même *la perle*. Œuvre collective d'universitaires, cet ouvrage hors des séries porte exclusivement sur la période du « gaullisme précurseur », de 1932 à 1940, et donc largement (mais pas uniquement) sur la croisade du lieutenant-colonel en faveur de la force mécanique. Guidés par une unique phrase tirée des *Mémoires de Guerre*, Gilles Le Béguec, Jean-Paul Thomas et Jean Vavasseur-Desperriers se sont aventurés en *terra incognita* et ont découvert la « *source Pironneau* ». Non, ce n'est pas une affaire à la Paul Bismuth, mais un stratagème mûrement organisé entre le Colonel Motor et le journaliste André Pironneau, rédacteur en chef de l'*Écho de Paris*. Les auteurs démontrent que, sur la cinquantaine d'articles publiés entre mars 1933 et août 1937 sous le nom de Pironneau, au moins la moitié est de la plume même du futur chef de la 4ᵉ DCR. Voici les fondations de la croisade du colonel de Gaulle posées par cet ouvrage simplement incontournable. 316 pages. www.pur-editions.fr

Pour que votre magazine arrive chez vous

Abonnez-vous !

… dès aujourd'hui

1914 ARMÉE FRANÇAISE 1940
GBM 134
GBM
Histoire de Guerre, Blindés & Matériel
1940-2020 ANNÉE DE GAULLE
134
DE GAULLE ET LA FORCE CUIRASSÉE
JEANNE D'ARC
1934-1940
De l'armée de métier au nouveau Carnot

25% de réduction !

1 an
4 numéros
37,50 €
SEULEMENT
au lieu de
~~50 €~~*

votre cadeau

recevez
l'outil multifonctions

H&C HISTOIRE & COLLECTIONS

Cette carte 11 fonctions en acier vous permet de couper, scier, décapsuler et même mesurer... Livrée avec son étui, emportez avec vous et partout un maximum d'outils !

Caractéristiques : **ouvre-boîte ● lame ● tournevis ● règle décapsuleur ● scie ● 6 tailles de clés plates.**

Coloris : argent. Dimensions : 7,1 x 4,3 x 0,2 cm Poids : 35 gr

www.histoireetcollections.com

Bulletin à découper ou à photocopier ✂

Bulletin d'abonnement

A retourner avec votre règlement à Service abonnement
Histoire et Collections - 5, avenue de la République 75011 PARIS
Abonnements étrangers : nous contacter par mail abonnement@histecoll.com

OUI, je m'abonne à
☐ GBM pour 1 an - 4 numéros
au prix de **37,50 €**
seulement, au lieu de ~~50 €~~

Et je reçois en cadeau mon outil multifonctions

Je joins mon règlement de 37,50 € par :

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'ordre d'Histoire et Collections

☐ Carte bancaire

N° ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Expire fin M M A A

Date et signature obligatoires

Code crypto ☐☐☐
(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Nom

Prénom

Adresse

Code postal ☐☐☐☐☐ Ville

N° Tél. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Année de naissance A A A A

E-mail

GBM135

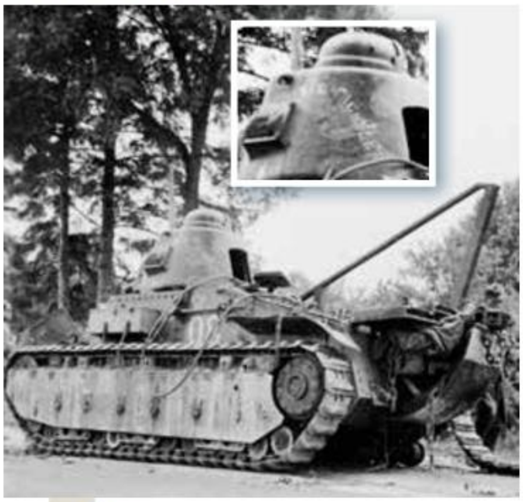
☐ Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires

Offre réservée aux abonnés France Métropolitaine. *Prix de vente kiosque : 12,50 €. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 31/12/2021. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. Conformément à la loi informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification, de suppression et d'opposition au traitement des informations vous concernant. Pour exercer ces droits, il vous suffit de nous écrire à H&C 5 avenue de la République, 75011 Paris.

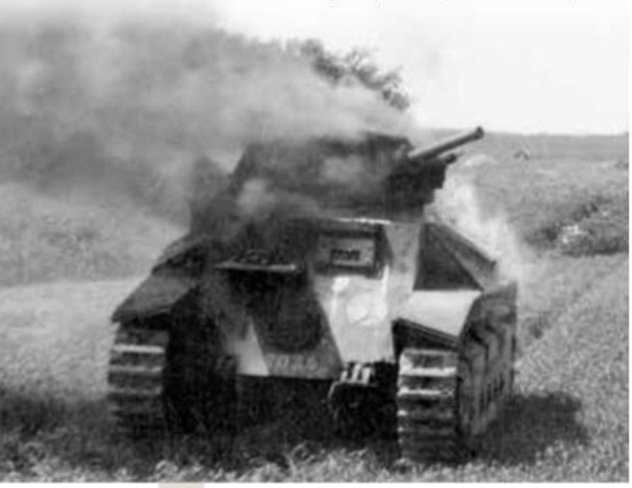
ACTU RECHERCHE

L'Actualité de la Recherche ne s'arrête jamais. Depuis des mois, nous avons emmagasiné de nombreuses avancées nouvelles sur divers sujets mais, à chaque numéro à l'heure du bouclage, la place nous fait défaut. Nous pouvons enfin en glisser deux...

Un nom, un numéro, deux chars D



Le **CHAR D1** **1 108** du 67e BCC était connu depuis longtemps mais la meilleure photographie jusqu'alors disponible *(➠ GBM 126 page 52)* était prise sous un autre angle. Sur ce nouveau cliché, le sphinx de tourelle apparaît clairement, de même que l'inscription « *J'escagasse* ». Souvenir du bref séjour du bataillon à Marseille ? L'épave demeure non située à ce jour. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*



Ce **CHAR D2** du 19e BCC fumant dans un vallon est resté longtemps non identifié. Nous l'avions situé, par défaut, dans l'attaque de Dury-les-Amiens le 27 mai 1940 *(Chars D2 au combat, page 113)*, non sans exprimer nos doutes. Nous savons maintenant qu'il s'agit du **2036** *Eylau* perdu à Mont-Saint-Adrien le 9 juin. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

SURPRISE EN ATELIER *(➠ p. 4)* Il s'agit de l'affût du canon de 37 qui équipera bientôt la tourelle de l'automitrailleuse **WHITE TBC** actuellement en refabrication intégrale, sur châssis d'époque, au PRAA 40 de Didier et Alexandre Starck *(➠ GBM 131 page 10)*. La belle bête avance peu à peu. *(Photos Alexandre Starck)*

LIVRES

Pages choisies AU FIL DES ÉDITEURS

Éric DENIS
1940
L'armée française du plan E

1940, l'armée française du Plan E

Éric Denis

Cela faisait des années que l'auteur préparait cet ouvrage monumental, avec une équation ardue à résoudre : donner le maximum d'informations d'une extrême précision dans un seul volume au nombre de pages non extensible. Défi relevé, l'ouvrage sera envoyé à l'impression au moment où paraît notre numéro 135. Bien entendu, nous n'en parlons pas les yeux fermés, ayant pu découvrir par avance chaque page. C'est une somme qui n'omet aucun des aspects doctrinaux et matériels de l'armée française telle qu'elle a été mobilisée en septembre 1939 et rendue prête — aussi prête qu'il était possible face à de multiples écueils — pour le choc du 10 mai 1940.

Trois parties articulent le propos. Les cinquante premières pages traitent des questions infrastructurelles : système décisionnaire, diplomatie, stratégie, protection des frontières par la fortification, doctrine d'emploi des unités blindées.

La partie centrale, d'environ 150 pages, est centrée sur les questions d'organisation et de matériels : motorisation et mécanisation, programmes d'armement, organisation des forces à la mobilisation générale, et « plan des cinq mois » (création de divisions nouvelles, renforcement des grandes unités existantes).

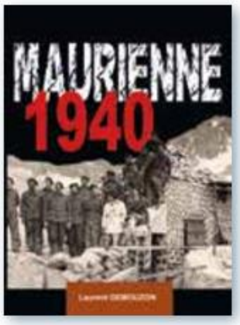
Enfin, la troisième partie, après avoir donné l'ordre de bataille français du 10 mai 1940, tire un bilan de la valeur et des faiblesses de notre armée de terre, failles qui vont conduire à la sidération. En 220 pages extraordinairement denses et néanmoins illustrées à profusion par près de 300 photographies, 18 cartes, 55 organigrammes, 70 tableaux, et planches graphiques, cet ouvrage est par lui-même une pierre de fondation pour tout passionné de l'armée française de 1939-1940. En somme, pour tous les lecteurs de GBM.

Ouvrage non encore commercialisé au moment où nous mettons sous presse. Se renseigner chez l'éditeur : **www.economica.fr**

Maurienne 1940

Laurent Demouzon

Ce qui fait l'originalité des ouvrages de Laurent Demouzon — une iconographie d'une qualité exceptionnelle servie par une mise en page très agréable — est plus que jamais présent dans ce nouvel album, dont la sortie, prévue au printemps dernier, avait dû être différée. Nous sommes le 10 juin 1940, Mussolini vient de déclarer la guerre, son armée se prépare à l'assaut des positions fortifiées françaises. Pendant dix jours, reconnaissances et coups de main se succèdent en Maurienne. Puis, le 21 juin, 40 000 soldats italiens totalement impréparés doivent se jeter à l'assaut de 18 000 des nôtres afin d'obtenir, presque en vain, des gages à la veille de l'armistice. Une mission impossible malgré le courage des Transalpins, dans des conditions atmosphériques effroyables, face à une armée des Alpes résolue. 280 pages, 530 photos, 25 plans d'ouvrage et coupes d'armements, 30 cartes, 15 silhouettes en tenues d'époque.



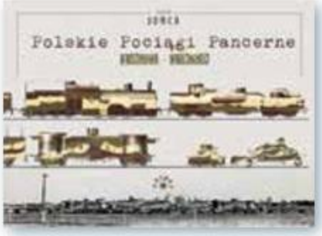
laurent.demouzon@wanadoo.fr

Polskie Pociage Pancerni

Trains blindés polonais 1921-39

Adam Jonca

Un peu hors-thème mais nous n'oublierons jamais que la Pologne a été la première à subir le choc. En septembre 1939, l'armée polonaise aligne dix trains blindés réglementaires, chacun constituant une batterie mobile de quatre canons, qui vont infliger de lourdes pertes à l'ennemi. Le nouvel ouvrage d'Adam Jonca les présente sous les deux aspects de leur technique et de leur histoire. Le public français sera séduit par les 600 photographies d'archives et 120 profils de locomotives à vapeur et de wagons blindés tous à la même échelle. 392 pages grand format en largeur.

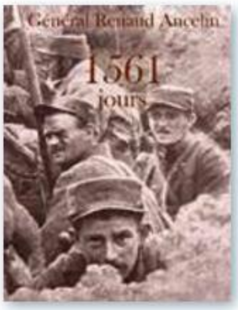


https://vesper.pl/albumy/734-polskie-pociagi-pancerne

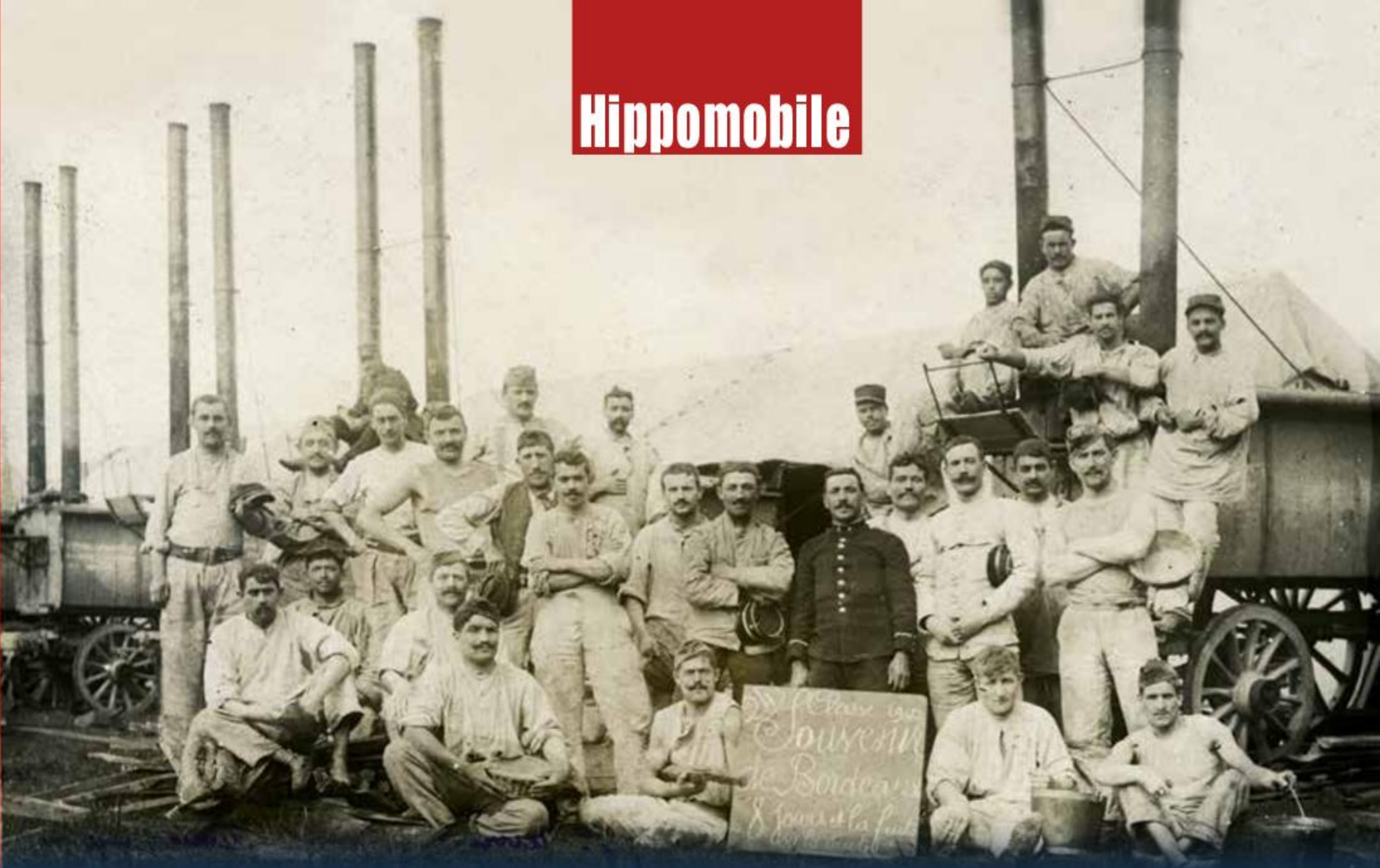
1561 jours

Général Renaud Ancelin

Influencé sans doute par son passé de fantassin mécanisé, l'auteur s'est lancé dans une aventure de transmission mémorielle qui a débouché sur la parution d'un ouvrage « sans papier ». Il s'agissait de retracer ce qu'avait pu être cette terrible séquence de 1561 jours, non seulement sur le front occidental mais sur toute la surface du globe, tout en cherchant à mettre l'humain au coeur de l'Histoire et des histoires. Il en est ressorti un ouvrage qui ne pouvait exister qu'en numérique du fait de ses nombreux liens vers des fonds audio et vidéo mais aussi vers des fonds comme Gallica entre autres. Cette formule permet ainsi de s'appuyer sur une iconographie très riche et souvent méconnue, ainsi que sur une cartographie précise et importante.



HTTPS://EBOOKHI.COM/1561-JOURS-GUERRE-DE-14-18



En titre. **Bordeaux, octobre 1913. Ces OUVRIERS BOULANGERS DE LA 9e SCOA (section de commis et ouvriers d'administration) ne sont pas mécontents de la quille très prochaine. En bourgeron de travail, pannetons en osier entre les mains, ils posent avec leurs sous-officiers devant une batterie de FOURS ROULANTS, cheminées dressées avec leurs crochets d'écartement les reliant entre elles et leurs deux grands crochets et pitons les maintenant en position verticale.** *(Coll. François Vauvillier)*

LES VOITURES DE LA boulangerie de campagne

Jean-Claude **Latour**
avec la participation de
François **Vauvillier**

Si l'alimentation des troupes en campagne a été de tous temps une préoccupation des états-majors, l'augmentation considérable des effectifs à la fin du XIXe siècle ne fait que l'accroître : « *Assurer l'alimentation des troupes dans toutes les situations que comportent les mouvements d'une armée en campagne est devenu l'un des facteurs les plus importants du problème stratégique.* »[1]

À partir de travaux de physiologistes distingués, [2] sont établies à cette époque deux rations types pour le soldat en campagne, la **ration normale** et la **ration forte de guerre**. Les approvisionnements destinés à une distribution immédiate sont dès lors constitués par un certain nombre de ces rations entières, formées naturellement de denrées faciles à trouver et à conserver, d'une préparation simple, d'une valeur nutritive suffisante sous un petit volume, tenant compte des habitudes alimentaires de l'agriculteur et de l'ouvrier français qui forment la grande masse de l'armée et pour lesquels le pain constitue une denrée essentielle.

Or, l'impossibilité où l'on se trouve de le conserver longtemps entraîne l'obligation de l'obtenir peu avant la distribution et la nécessité de le distribuer journellement provoque un travail constant, sans arrêt, des organes chargés de le délivrer. Il ne peut être qu'accidentellement, et pendant de courtes périodes, remplacé par un succédané comme le *pain de guerre*, tenu en réserve en cas de défaut de la denrée principale, « *son remplacement par le biscuit n'étant accepté qu'avec quelque répugnance* ». [3]

C'est la raison essentielle pour laquelle vont être mises sur pied des boulangeries de campagne destinées à assurer la fabrication du pain, concurremment avec les boulangeries existantes ou organisées dans les pays traversés et avec les boulangeries des stations-magasins.

Le pain, un aliment essentiel pour le troupier. Mais le moins possible de pain de guerre

S'il existe plusieurs types de pains destinés à l'alimentation du soldat, la boulangerie roulante ne doit en principe « *fabriquer que du pain biscuité, c'est-à-dire débarrassé de tout excès d'humidité intérieure qui en provoquerait l'altération rapide.*

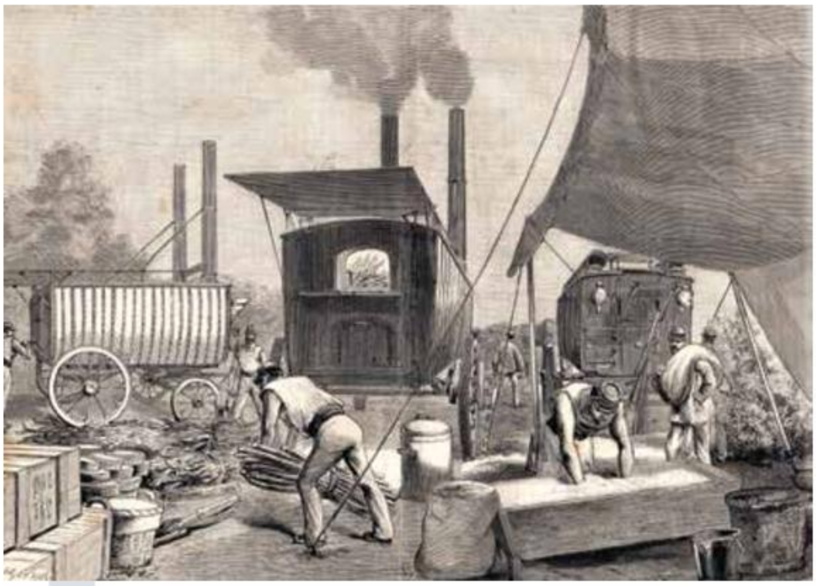
Notes

[1] *Revue du Cercle militaire*, n° 401 du 30 septembre 1888, pages 962-965.

[2] Notamment ceux de l'Américain Wilbur Olin Atwater (1844-1907).

[3] Général Thoumas, *Les transformations de l'armée française, essai d'histoire et de critique sur l'état militaire de la France*, Tome II, Paris Berger-Levrault & Cie, 1887, pages 66-67.

LES VOITURES DE LA BOULANGERIE DE CAMPAGNE



Les FOURS ROULANTS en service lors de l'expérience de mobilisation du 17e corps en septembre 1887. Le pétrissage est en cours. *(Coll. J.-C. Latour)*

Ce n'est que lorsque le pain est livré directement aux troupes (sans passer ni par les convois administratifs, ni par les trains régimentaires) qu'on peut fabriquer du pain ordinaire. Le pain biscuité diffère surtout du pain ordinaire en ce qu'il est soumis à une plus longue cuisson afin d'augmenter sa durée de conservation. »[4]

Organisation et dotation en voitures

Les boulangeries de campagne, une par corps d'armée, sont créées par une instruction ministérielle du 31 mai 1882. La boulangerie comprend un personnel de direction, un personnel d'exécution, un détachement du train des équipages militaires attelant la boulangerie, un matériel roulant, du matériel proprement dit et un approvisionnement en denrées. Elle est fractionnée en trois sections : une pour le quartier général et une pour chaque division.

Sa dotation évoluera au fil des années, comme le résume à grands traits notre tableau page 15.

Le 24 août 1903, les boulangeries de campagne reçoivent l'appellation de **boulangeries roulantes de campagne**.

Le 20 juillet 1908, aux termes de nouveaux TEG, si chaque corps d'armée mobilise une boulangerie roulante de campagne portant son numéro, ces boulangeries sont en principe groupées en un organe dit « *boulangerie d'armée* », mis à la disposition du directeur des étapes et des services de cette armée, qui en règle l'emploi. L'organisation de 1908, confirmée le 11 novembre 1913, est celle en vigueur en août 1914.

LES VOITURES

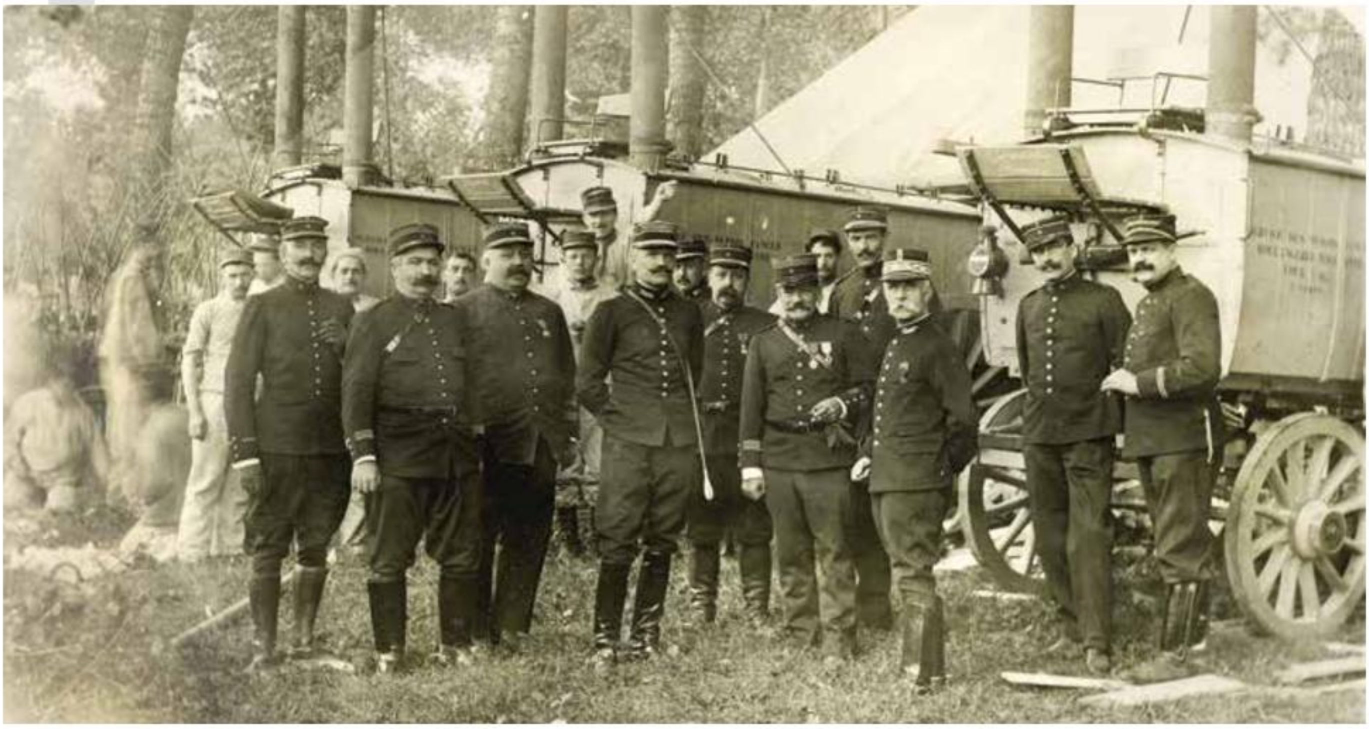
La boulangerie roulante de campagne utilise six types de voitures de modèles réguliers, dont quatre bien connues de nos lecteurs et deux voitures techniques spécialement étudiées et créées pour elle.

En remontant les siècles

Le pain étant le résultat de la cuisson dans un four, d'une pâte légèrement fermentée obtenue par le mélange d'eau et de farine de froment, on comprend dès lors l'importance des **fours** et plus particulièrement de ceux utilisés en campagne.

« *Autrefois, la difficulté de se procurer du pain était double, il fallait des moulins et des fours. Quand on ne trouvait pas de fours et que l'on n'avait pas le temps d'en construire, on s'en passait et le soldat mangeait, au lieu de pain, de la bouillie qu'il faisait lui-même avec sa farine ; mais comme on ne trouvait que du blé, il fallait préalablement le moudre* [...]. *Frédéric II avait fait fabriquer des moulins à bras pour chaque compagnie* [...] *et faisait marcher avec lui un nombre considérable de fours, de manière à faire cuire du pain à tous les séjours.* »[5]

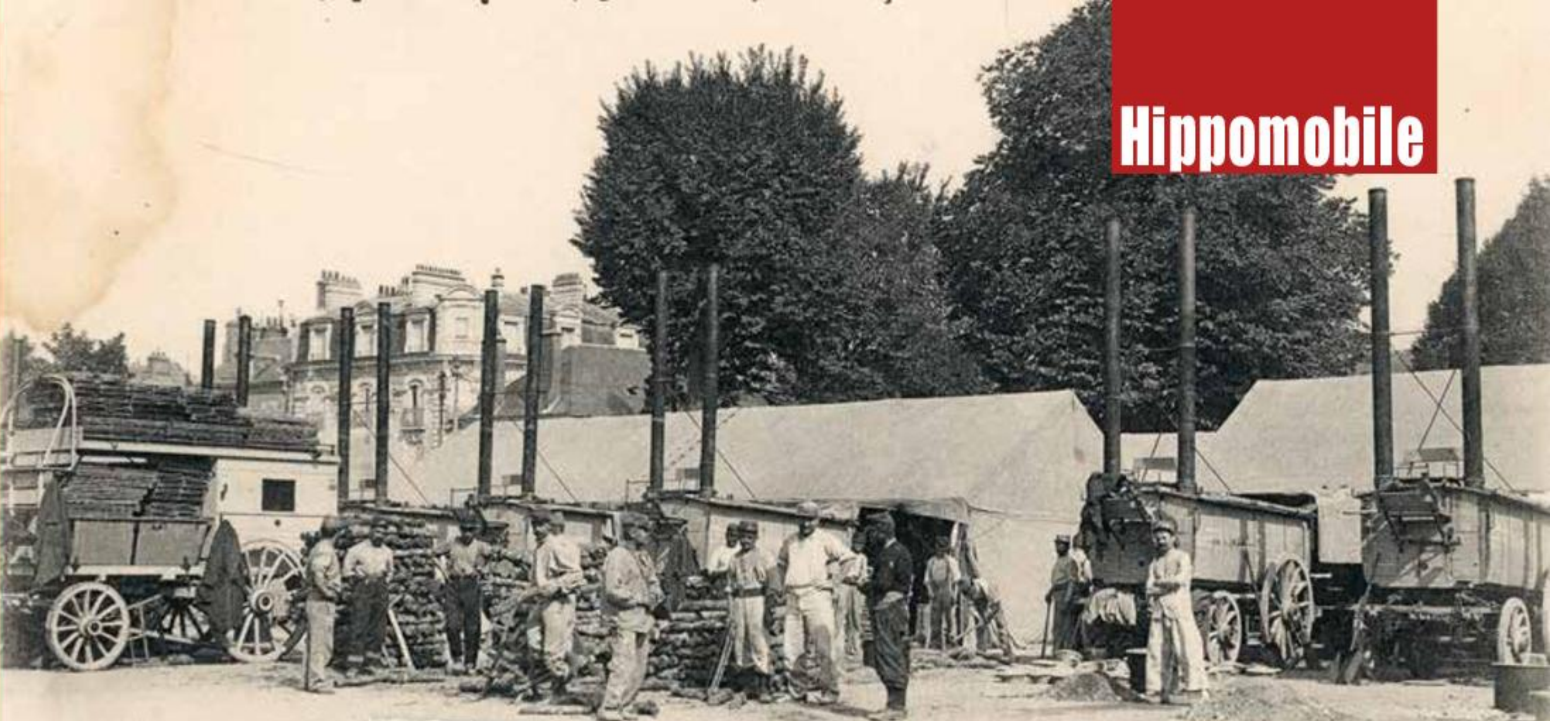
S'il y a parfois hélas des jours sans pain, il n'y a jamais eu de pain sans four



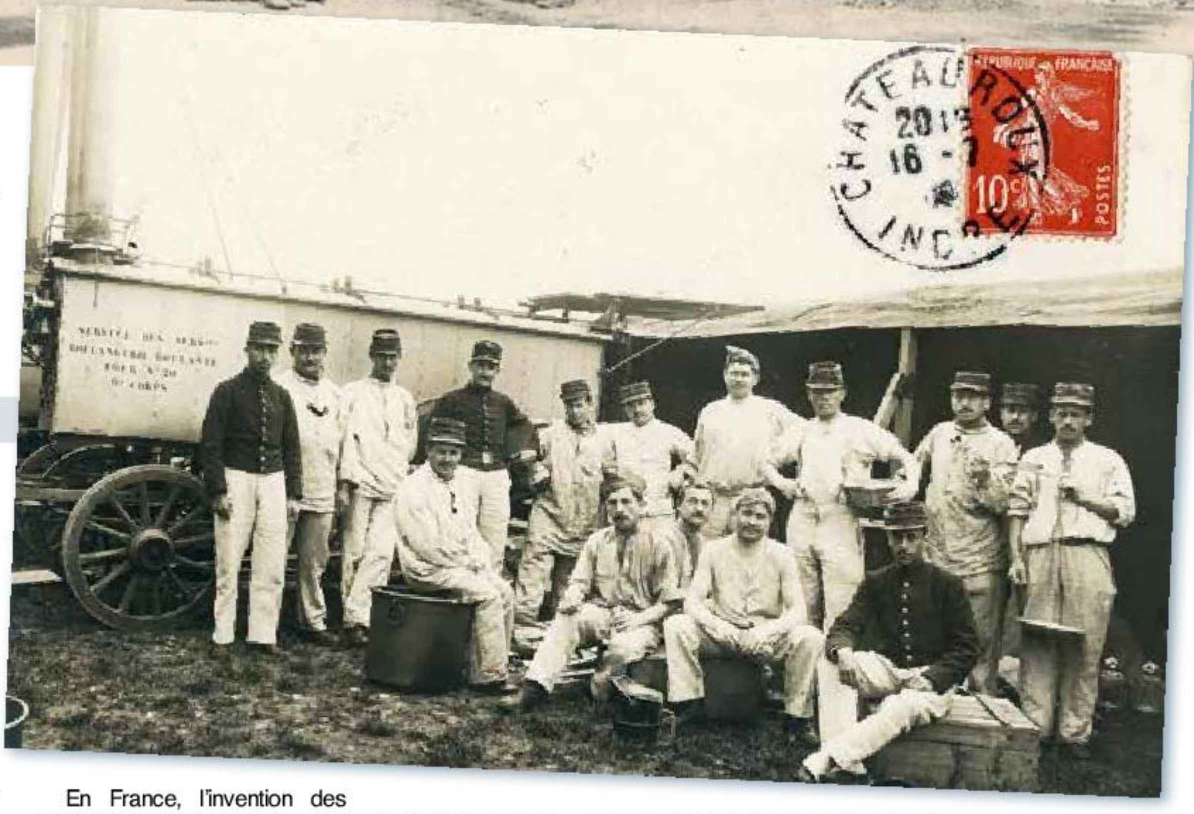
Les officiers d'administration et les sous-officiers de la BOULANGERIE DE CAMPAGNE DU 2e CORPS (personnel de la 2e SCOA) visités par un intendant général, vers 1910. Les fours roulant, du premier modèle, ont ici leurs marquages en noir. *(Coll. privée via FV)*

NOTE

[4] Instruction du 10 août 1909 sur les boulangeries roulantes de campagne, BOEM n° 96 arrêté à la date du 15 avril 1915, Art. 38, pages 28-29.



À Orléans en 1914, au moins six fours roulants sont visibles, mais surtout, à gauche, un **CHARIOT-FOURNIL** chargé d'un nombre inhabituellement élevé de caisses pliantes. *(Coll. F. Vauvillier)*



Le **FOUR N° 20** de la *« boulangerie roulante »* du 9e corps (Bordeaux) photographié en juillet 1913. La diversité des marquages, en couleur comme en libellé, est flagrante sur nos photographies, de même que les variantes de fabrication (ici un four précoce sans armatures de renfort et articulation de cheminée différente). L'ouvrier à droite du cliché présente la balance à pâte avec sa potence. *(Coll. F. Vauvillier)*

En France, l'invention des fours portatifs démontables pour l'armée est attribuée à Faguet, trésorier de France à Châlons, en 1761 ; [6] mais dans un ouvrage peu antérieur figure déjà un article relatif à un four roulant ayant fonctionné le 25 mars 1744 et pouvant cuire *« en vingt-quatre heures seize fournées, à 200 rations chacune, ce qui fait pendant les vingt-quatre heures 3200 rations »*. [7]

Il faudra cependant attendre près de 140 ans pour que l'armée française se dote d'une voiture similaire. Car entre-temps, l'on avait songé à créer un autre type de matériel de boulangerie mobile, représenté par le **four portatif Lespinasse** introduit en 1844 dans notre matériel militaire. Ce four en tôle et en fer, pouvant se démonter et être installé en trois quarts d'heures, a fonctionné en Algérie, au Mexique et pendant la guerre 1870-1871. [8]

Mais l'insuffisance de cet appareil était déjà universellement reconnue et presque toutes les puissances militaires avaient étudié et adopté des fours roulants, évitant par conséquent un montage difficile et ayant la mobilité suffisante pour se déplacer au premier signal. Notre administration, qui suivait attentivement ces progrès, fit appel aux constructeurs français, proposant de soumettre à des essais comparatifs les appareils qui, concurremment avec les fours roulants adoptés à l'étranger, seraient de nature à réaliser dans les meilleures conditions le problème de la cuisson du pain en campagne. Après six ans d'expérimentations d'un grand nombre d'appareils présentés par divers constructeurs, une voiture-four, inventée par la maison **Geneste & Herscher**, sembla réunir toutes les conditions désirables. [9]

Voitures des boulangeries de campagne dans le corps d'armée

	1882-88	1889-93	1894-96	1897-1907		1908-14
				type A [E]	*type B*	
Fours roulants *(4 chevaux)*	18	24	24	32	24	32 [F]
Chariots-fournils *(4 chevaux)*	—	12 [B]	12	16	12	16 [F]
Chariots de parc *(4 chevaux)*	18	12	13 [C]	17 [C]	13 [C]	17 [C,F]
Fourgons *(2 chevaux)*	9	12	12	16	12	16
Forges *(4 chevaux)* [D]	—	—	2	2	2	2
Chariot-fourragère *(4 chevaux)* [D]	—	—	1	1	1	1 [F]
Voitures de réquisition	140 [A]	140	100	100	100	100

A. Précisées en 1884.
B. Quantité précisée en 1890.
C. Dont un pour le service du train.
D. Pour le service du train.
E. Pour corps d'armée à trois divisions (6e CA seul concerné).
F. Puis à 3 chevaux (transformation en cours en 1912).

NOTES

[5] *La Grande encyclopédie, inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts*, Tome 7, Paris, Henri Lamirault & Cie, s.d., p. 673.

[6] *Revue du Cercle militaire* n° 37, 14 septembre 1895.

[7] *Dictionnaire militaire* d'Aubert de La Chesnay, édition de Dresde, 1751.

[8] Centre de recherche et d'étude de la boulangerie et de ses compagnonnages.

[9] *Le Génie civil*, n° 22, 1er octobre 1887, pages 363-364.

LES VOITURES DE LA BOULANGERIE DE CAMPAGNE

Caractéristiques des voitures

	Four roulant	**Chariot-fournil**
Attelage à	4 chevaux *(puis 3 de front)*	
Conducteurs	2 (1 en guide et 1 en selle)	
Conduite	attelage mixte	
Tournant	complet	
Suspension	oui	
Poids approx. à vide	2650 kg	1600 kg
Poids approx. en charge	2800 kg	2600 kg
Longueur approx.	6,40 m	6,90 m
Voie	1,52 m	1,52 m
Roue AV : n° / diamètre	5 R / 0,954 m	5 R / 0,954 m
Roue AR : n° / diamètre	1 R / 1,454 m	1 R / 1,454 m

En 1879, ces nouveaux fours, envoyés dans tous les corps d'armée aux grandes manœuvres, devinrent l'objet d'expériences pratiques dont les bons résultats firent décider, en 1882, l'adoption définitive du modèle. Huit années de fonctionnement aux grandes manœuvres venaient de prouver que les **fours locomobiles** de l'armée française étaient à la fois simples, solides, d'un service facile et d'un fonctionnement assuré. « *Ils sont incontestablement supérieurs aux autres systèmes adoptés par les puissances militaires étrangères* ». Ce sont ces fours qui ont fonctionné pendant l'essai de mobilisation du 17e corps d'armée en 1887, constituant la boulangerie de campagne de cette grande unité. « *Ceux qui ont vu sortir de la boulangerie du 17e corps ces pains parfaits à tous les points de vue, peuvent se rendre compte des progrès accomplis et féliciter l'intendance des efforts intelligents qu'elle a faits pour arriver à un si beau résultat.* » [10]

Un autre aspect de la question, la fabrication des levains, est mis en pratique la même année. « *On va expérimenter aussi un* ***chariot-fournil****. Cette voiture, très commode, transporte tout le matériel nécessaire pour deux fours et renferme un fournil chauffé où se fabrique le levain. Dans le service en campagne, le levain était difficile à se procurer, il fallait plusieurs heures. Grâce à ce nouveau chariot, la difficulté est tournée car, en marche, deux boulangers surveillent la fermentation et, lorsqu'on arrive, la quantité de levain est à point.* » [11]

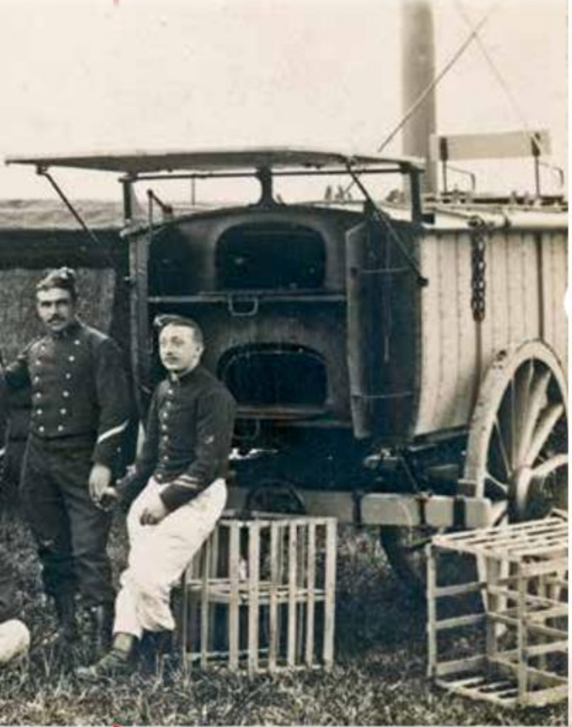
Dans le programme de dotation du budget de la guerre de 1888 (1887-1901), [12] il était prévu l'aug-

---

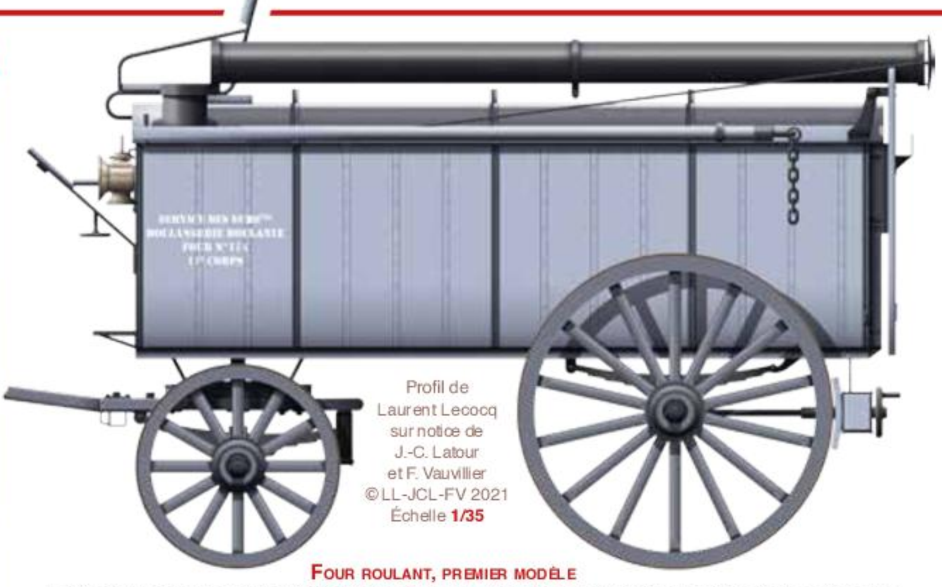
Notes

[10] *La Nation*, n° 1 234 du 5 septembre 1887, article consacré à l'expérience de mobilisation de 1887.

FOUR ROULANT (1882)



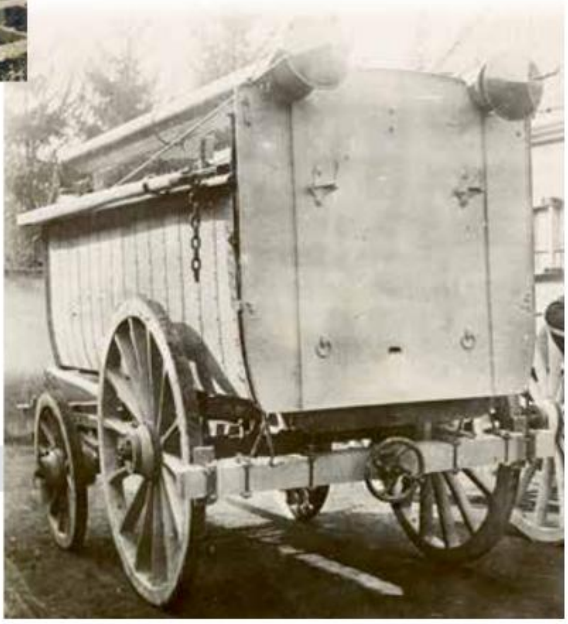
Pris à la 7e SCOA, ce cliché illustre la **FAÇADE ARRIÈRE DU FOUR ROULANT**, auvent en tôle relevé au moyen de deux tringles pour abriter le brigadier de four. Celui-ci doit monter sur une caisse ou tout autre objet pour atteindre le four supérieur. Les deux fours sont encadrés par deux volets, dits « *de garantie* », maintenus ouverts à l'aide de crochets et de pitons. Les portes des bouches des fours se rabattent sur des tablettes fixes servant d'autel. *(Coll. François Vauvillier)*



Profil de Laurent Lecocq sur notice de J.-C. Latour et F. Vauvillier ©LL-JCL-FV 2021 Échelle **1/35**

FOUR ROULANT, PREMIER MODÈLE

Fait exceptionnel, tous les détails de peinture, en deux tons de gris et en noir, sont donnés par la notice. Les panneaux de côté sont en gris clair, avec ferrures, montants et armatures rechampis en gris plus foncé, les tuyaux et bouches de cheminées en noir, l'auvent en gris clair et ses ferrures en gris foncé ; les roues sont en gris foncé avec frettes et cercles en noir, l'avant-train et les pièces du châssis étant en gris foncé, avec rechampissage en noir. Nos photographies montrent toutefois que ces prescriptions sont loin d'être appliquées à la lettre.



Quand le four ne fonctionne pas, l'auvent rabattu — masquant alors sa charnière horizontale — et ses deux échancrures laissent passer, en **POSITION DE ROUTE**, l'extrémité des tuyaux de cheminées. Le timon de rechange est porté, tantôt à droite *(ci-dessus)*, tantôt à gauche comme ici à la 6e SCOA, sur ce modèle précoce, dépourvu des trois armatures latérales (fers en U). *(Coll. François Vauvillier)*

Adoptée en 1882, destinée à la cuisson du pain ordinaire ou biscuité, cette voiture répond aux données chiffrées du tableau en haut de la page.

Elle se présente sous la forme d'un grand coffre de forme rectangulaire à toit légèrement bombé, dont toutes les parties apparentes sont construites en matériaux métalliques. Sur la façade avant du coffre se trouvent le siège du conducteur, un porte-fouet, les crochets et supports pour les armes, ainsi qu'une lanterne.

Le coffre renferme deux fours superposés indépendants l'un de l'autre, à double paroi métallique avec interposition de matières isolantes et incombustibles (amiante et coton siliceux). La sole de chaque four est formée par la réunion de briques en terre réfractaire très poreuse. Leur contenance est de 40 pains, soit pour les deux fours 80 pains ou 100 rations de 750 g. Les fonds des fours, en tôle, portent deux conduits communiquant mentation du nombre des fours des boulangeries de campagne, l'introduction des chariots-fournils dans le matériel de ces boulangeries et l'achat de caisses pliantes pour le transport du pain.

La programmation des dépenses pour le budget de la Guerre prévoyait en 1894 l'achat de fours roulants et de chariots-fournils et en 1900 le remplacement de 210 fours roulants, l'achat de **pétrisseuses** pour les boulangeries de campagne, la transformation des chariots-fournils pour recevoir ces pétrisseuses et la transformation des tentes baraques. [12]

Pas de mécanique dans le pétrin

En effet, la production des pains nécessite la présence d'un pétrin qu'il faut organiser dans le voisinage du four roulant, ce dernier devant ensuite emporter, en marche, la pâte pétrie et ne pouvant dès lors fournir qu'un nombre réduit de rations en 24 heures. Par ailleurs, en campagne, les ouvriers boulangers sont soumis à des fatigues spéciales et le dur labeur du pétrissage et du montage des fours ne manquerait pas d'affaiblir les effectifs complets au départ.

*« Aussi a-t-il semblé à un contrôleur militaire distingué, M. Xavier de Boysson, qu'on pouvait songer à recourir aux procédés industriels pour parer à l'insuffisance des bras de l'homme, et il a proposé d'employer en campagne des **pétrins mécaniques**, du genre de ceux qui sont en service dans les manutentions militaires. Outre qu'ils allègent le travail, ce qui est fort important à la guerre, car on doit y conserver le personnel toujours dispos et prêt à*

Deux voitures essentielles, le four locomobile et le chariot-fournil

Notes

[11] Comment résister à la tentation de reprendre la conclusion du reporter de *La Nation* ? « *L'installation de tout ce matériel a été fort bien ordonnée par M. l'intendant général Rossignol qui surveille en personne la panification, mettant, c'est le cas de le dire, la main à la pâte* ». Le chariot-fournil apparaîtra officiellement le 20 novembre 1889 dans le Règlement ministériel sur l'organisation et le fonctionnement du service des étapes aux armées.

[12] Klotz L.-L., *L'armée en 1906, considérations générales à propos du budget de la Guerre*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1906, pp. 62-63.

avec deux coffres à fumée desquels partent les tuyaux de cheminée. Ces dernières sont disposées de manière à pouvoir être couchées horizontalement lorsque le four ne fonctionne pas.

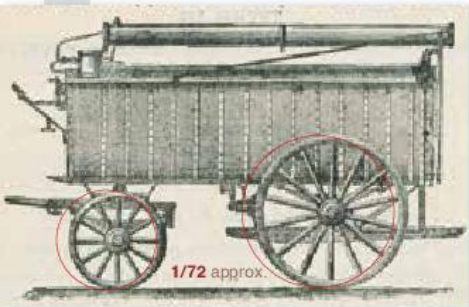
Un frein à vis et à patins agissant sur la face postérieure des roues arrière est commandé par un volant placé à l'arrière (➠ *photos page 16*), ne pouvant ainsi être actionné en marche par le conducteur.

2e modèle (vers 1900-1902)

La date d'adoption de ce modèle modifié, dénommé **four locomobile du système Geneste-Herscher et Somaco**, reste inconnue à ce jour. Mais la programmation des dépenses pour le budget de la guerre en 1900 prévoyait le remplacement de 210 fours roulants et c'est en 1902 qu'est publiée la première notice le décrivant.

Il diffère du précédent par l'adjonction d'une **plate-forme d'enfournement** coulissant horizontalement (pour permettre au brigadier de four d'accéder aisément au four supérieur) et un nouveau **mécanisme de frein**, qui agit maintenant sur la face antérieure des roues arrière et est commandé par un volant placé à portée de la main du conducteur, au prix d'un mécanisme sophistiqué, le volant entraînant une chaîne Galle qui à son tour transmet le mouvement à une deuxième partie du mécanisme, invisible de l'extérieur, passant sous la voiture et agissant sur la traverse de frein. Le timon de rechange est désormais porté à droite.

Ce profil illustre le FOUR ROULANT 2e MODÈLE avec le volant de manœuvre du frein juste sous le siège du conducteur, la traverse de frein supportant les patins et, sous la voiture, la plate-forme pour l'accès facilité au four supérieur, avec ses ferrures de fixation. Le four étant présenté ici en ordre de marche, cette plate-forme est repoussée vers l'avant de la glissière. *(BOEM n° 93 de 1902)*

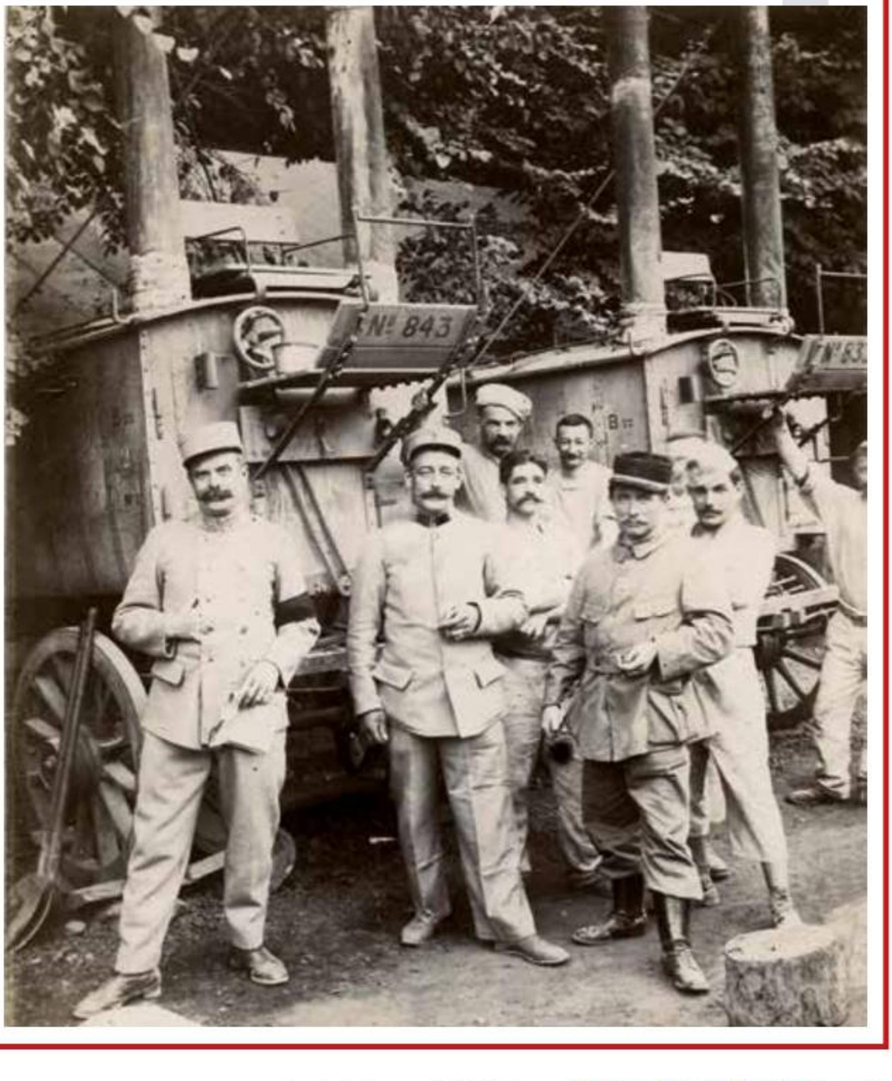


Chargement du four roulant

Chaque four dispose de pièces de rechange (8 briques avec alvéoles, 1 cheville ouvrière, 1 timon ferré, 2 verres pour lanternes) et d'accessoires (1 clé anglaise, 1 clé d'essieu, 2 clés doubles, 2 lanternes, 1 pelle et 1 pioche de terrassier, 1 pelle à enfourner et 1 pelle à défourner, 1 râble en fer, 1 vérin).

Il transporte également 3 pelles (à braiser, à enfourner, à défourner) et 1 râble provenant de la collection d'ustensiles pour armement du four roulant. Huit des 32 fours ont 1 boîte à graisse et 2 écrous d'essieu (un de droite, un de gauche). Mais ni pain, ni matières premières entrant dans sa fabrication.

Datée du 2 août 1916, cette photographie d'un FOUR ROULANT DEUXIÈME MODÈLE montre la partie supérieure du mécanisme de frein, avec son volant à portée de main du conducteur et sa chaîne Galle de transmission. Sa présence a entraîné l'adjonction d'une planchette de support d'arme placée en avant de la chaîne. Le numéro d'ordre donne une idée du nombre de voitures de boulangerie construites. *(Coll. F. Vauvillier)*



marcher, ils permettent une fabrication plus rapide et donnent un rendement plus considérable. »[13]

Cette proposition de 1888 devra attendre, semble-t-il, pas moins de douze ans avant d'être mise à l'essai, en 1900. En témoigne la presse de l'époque.[14] « *Depuis deux jours à Chartres, deux sections militaires de boulangerie de campagne, comprenant 100 hommes de troupes d'administration et 100 hommes du train des équipages, sont installées dans les Grands-Prés, et y exécutent des expériences dans le but de rechercher le matériel de boulangerie le plus pratique en vue des prochaines manœuvres. Seize fours de campagne, parmi lesquels huit fours roulants, en service dans l'armée depuis plusieurs années, et huit fours démontables, nouveau modèle, sont installés. La pâte est préparée au moyen de pétrisseuses mécaniques. Les essais portent surtout sur les fours démontables et les pétrisseuses. On arrive avec ces fours à un rendement de 2000 rations par jour pour chacun d'eux. Les pétrisseuses donnent de très bons résultats et sont appelées à rendre de grands services. Le pain fabriqué est dirigé sur la garnison de Paris. Les expériences vont continuer.* »

Les boulangers de campagne continueront de pétrir à la main

Nous n'avons trouvé aucune trace d'autres expériences et bien qu'ayant consulté des dizaines d'ouvrages, nous n'avons pu déterminer le type de pétrisseuse mécanique qui aurait été utilisé. L'instruction du 10 août 1909[4] ne mentionne jamais expressément de telles machines et cite uniquement les « *pétrins installés dans le prolongement des fours qu'ils desservent* » dans la tente-boulangerie. Les pétrins en question, de type traditionnel, sont en bois dur et non en métal, avec un fond rectangulaire et des parois de forme trapézoïdale (➠ *illustrations ci-contre*).

Les boulangeries en 1914-1918

Bien que notre étude s'arrête en août 1914, nous pensons utile de livrer quelques éléments sur l'emploi des boulangeries roulantes de campagne durant la Grande Guerre où elles ont utilement contribué au ravitaillement.[15] « *Mais elles n'ont pas du tout fonctionné de la façon qui avait été prévue. Elles n'ont pas été déplacées en plein travail, et ont, comme toute l'armée, subi de longues périodes d'immobilisation. Il fut facile de constater, d'ailleurs, que s'il n'en avait pas été ainsi, elles n'auraient pas rendu*

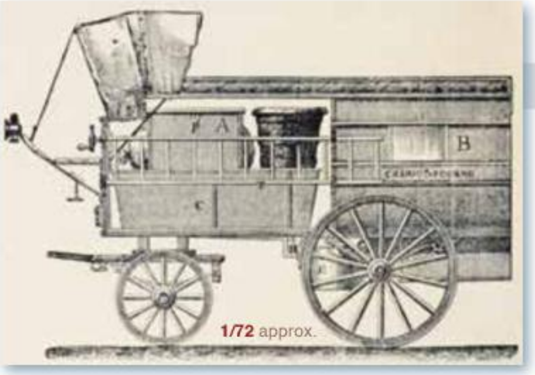
Personnel et chargement, 1908-1914

Fournis par une **section de commis et ouvriers militaires d'administration**, les 352 hommes du personnel chargé d'assurer la fabrication du pain, tous transportés sur les voitures de réquisition (plus quatre officiers), se décomposent ainsi : quatre adjudants des subsistances, cinq commis aux écritures (dont un caporal), un vélocipédiste, 288 boulangers (dont huit sergents et 44 caporaux), huit bouchers (dont un caporal), huit meuniers (dont un caporal), 12 ouvriers en bois (dont un caporal), huit ouvriers en fer, quatre maçons, quatre fumistes, un tailleur, un cordonnier et huit hommes de professions diverses dont les ordonnances des quatre officiers d'administration chefs des quatre sections.

À ces hommes s'ajoutent ceux du **train des équipages militaires** chargé d'atteler les 184 voitures : sept officiers, 365 hommes de troupe (sous-officiers inclus) et 568 chevaux.

Les **matières premières** et le **matériel de fabrication du pain**, représentant 30 600 kg pour l'ensemble de la boulangerie de campagne, sont en majorité portés sur les chariots de parc et, en moindre quantité, sur les fourgons.

CHARIOT-FOURNIL (1889)



Ce croquis du CHARIOT-FOURNIL le présente avec la bâche partiellement déchirée et les rideaux ôtés, chargement en partie visible : C - Pétrin, A - Coffre à matériel, D - Corbeilles à levain.
(BOEM n° 93 de 1902)

Conforme aux données chiffrées du tableau page 16, cette voiture adoptée probablement en 1889 est destinée à la préparation des levains pendant la route et au transport d'une partie du matériel de fabrication. Le corps de la voiture se subdivise en deux parties : à l'avant, une plate-forme ; à l'arrière, un fournil auquel on accède par un marchepied et une poignée-montoir.

Transportant le matériel de fabrication du pain, la **plate-forme**, ouverte sur les deux côtés, est fermée à l'avant par une paroi à claire-voie, à l'arrière par une paroi pleine formant cloison de séparation avec le fournil, en haut par un toit cintré sur lequel sont arrimés deux collections d'ustensiles d'armement du four. La fermeture des parties latérales de la plate-forme est complétée par des rideaux en toile à bâche, et la solidité du chargement est assurée au moyen de deux échelles placées longitudinalement et formant ridelles à la hauteur du pétrin. Ces échelles servent au déchargement de ce dernier, et leur hauteur est telle qu'elles peuvent être utilisées également pour le chargement sur le dessus de la voiture, des colis légers qui ne pourraient trouver place dans le chariot, tels que les caisses pliantes (➠ *photographie page 16*), étagères, etc. Les objets placés sur le toit du chariot sont recouverts par une bâche arrimée par des courroies.

---

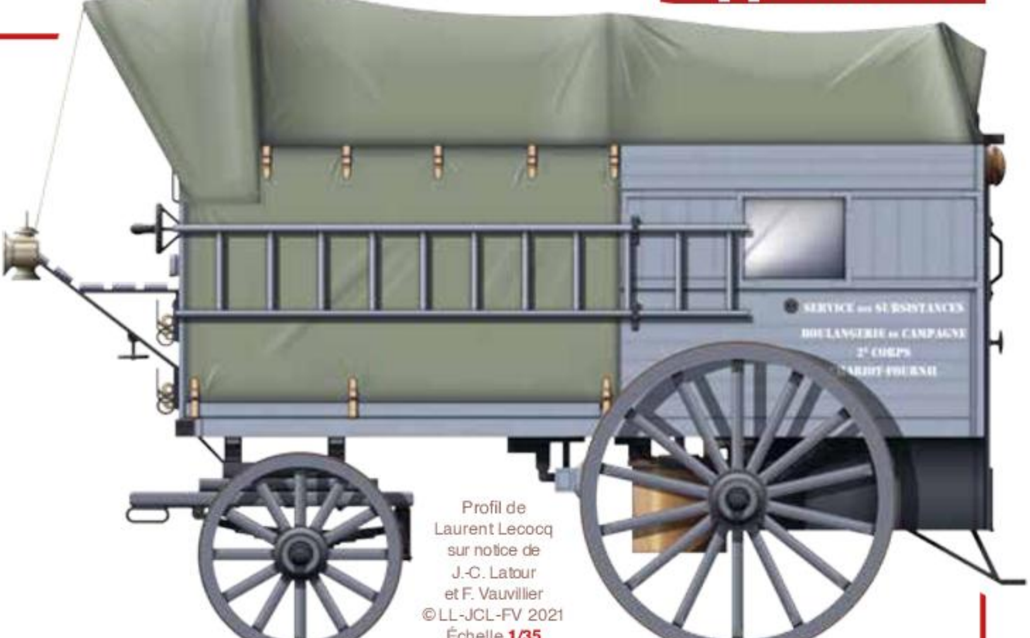
[13] *Le Génie civil*, n° 8 du 22 décembre 1888, pp. 121-122.

[14] *Le Petit Parisien*, *Le Journal*, *Le Figaro*, numéros du mercredi 25 avril 1900. *La Croix*, numéro du jeudi 26 avril 1900.

[15] Nony G., *L'intendance en campagne*, 2e édition, Paris, Charles-Lavauzelle & Cie, 1925, pp. 320-322.

La préparation des levains s'effectue dans le **fournil** dont la partie avant peut être utilisée pour un transport de farine devant servir à l'arrivée. Les effets des boulangers (sacs, etc.) y trouvent également place et l'on y groupe tout ce qui ne doit pas servir pendant la route. Le mobilier intérieur du fournil comporte : au fond, en face de la porte, un pétrin à levain, avec fontaine étanche et couvercle en trois parties ; à droite et à gauche, sous les fenêtres, quatre coffres, d'une contenance d'environ 80 litres chacun, pour recevoir la farine ou les levains ; sous les deux coffres de droite, une armoire à effets ; latéralement, à la partie haute, à droite et à gauche, au-dessus des glaces, deux bouteilles à concentration de chaleur (25 l d'eau chaude).

La voiture dispose d'un frein identique à celui du four roulant 2e modèle.



Profil de
Laurent Lecocq
sur notice de
J.-C. Latour
et F. Vauvillier
©LL-JCL-FV 2021
Échelle **1/35**

CHARIOT-FOURNIL EN ORDRE DE ROUTE

Comme pour le four roulant, tous les détails de peinture sont donnés par la notice, et ce de manière identique. En revanche, aucune indication ne figure au sujet de la teinte des toiles de la capote, de la bâche et des rideaux, que nous avons représentés de la couleur usuelle.

Chargement du chariot-fournil

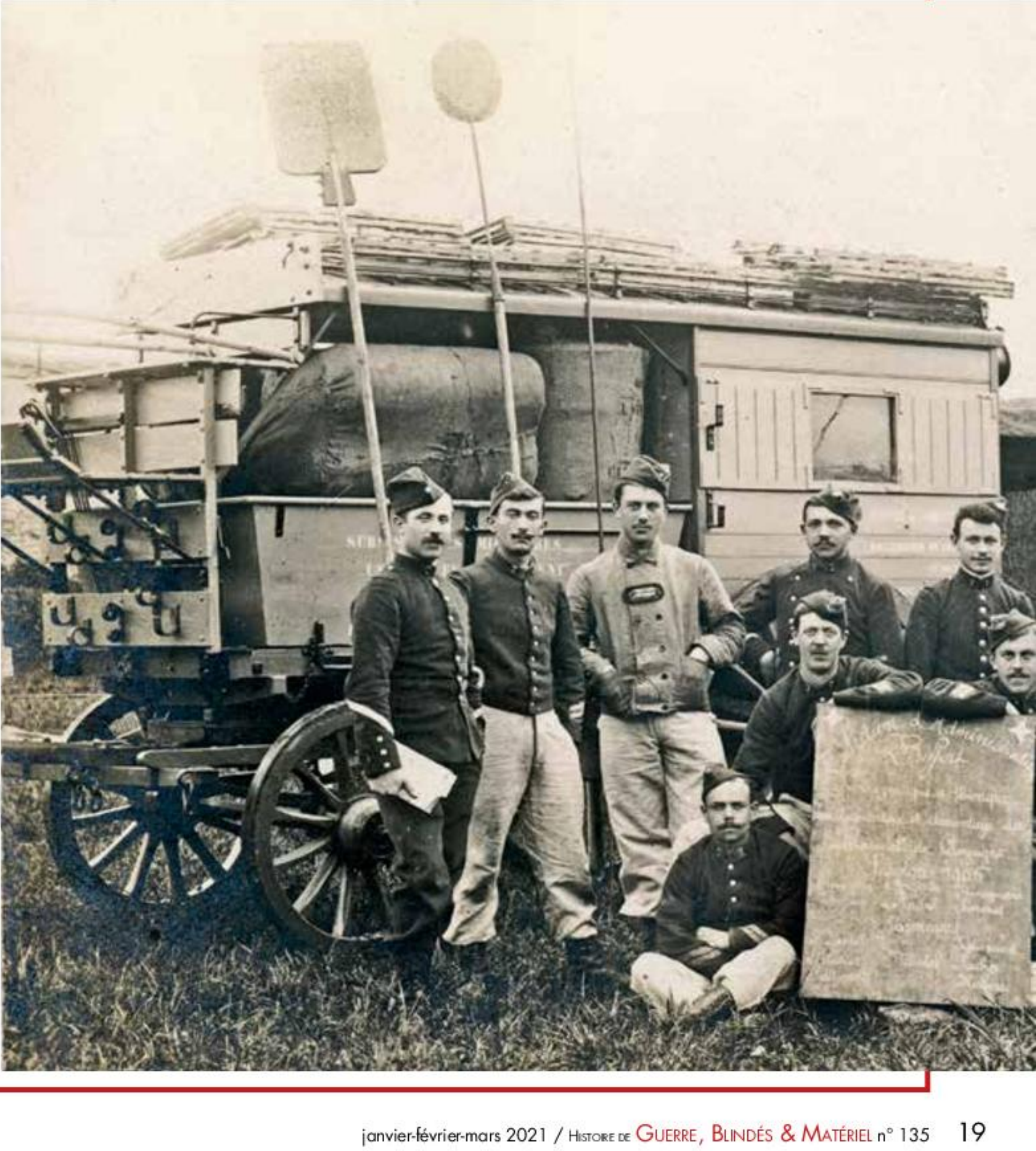
Chaque chariot-fournil dispose de pièces de rechange (1 cheville ouvrière et 1 timon ferré) et d'accessoires (5 bidons de 10 litres, 1 boîte à sel, 1 coupe-pâte, 2 échelles ridelles, 2 lanternes, 1 main à ensacher, 2 mesures de 5 litres, 4 sacs en toile pouvant contenir de la farine ou du levain, une toile de couverture comprenant 1 bâche, 1 capote et 2 rideaux). Il transporte deux collections d'ustensiles pour armement du four roulant (moins les 3 pelles et le râble), chacune d'elles comprenant 1 balance à pâte avec sa potence, 3 lanternes appliques à réflecteur avec 3 verres de rechange, 2 bouteilles à huile d'éclairage avec 4 douzaines de mèches, 1 chaudière de 75 litres, 2 seaux en cuivre, 2 corbeilles à levain, 1 pétrin de campagne complet, 2 petites couches en toile, 2 coupe-pâte ordinaires, 1 hachette ordinaire à marteau, 1 lime tiers-point, 1 main à ensacher à poignée, 1 merlin, 50 panetons entoilés, 9 pantalons-cotte, 1 poids en cuivre de 1750 g). Mais il transporte également, 2 petits prélarts, 2 jeux de 110 panetons entoilés, les effets des boulangers et leurs sacs. Quatre des 16 chariots ont une boîte à graisse.

Rations de pain : par voiture, 480 rations non ressuées, en 12 caisses pliantes de transport (le pain mis en caisses correspondant aux six dernières fournées).

Farine : par voiture, 11 sacs de 4 kg.

Ce SERGENT DE LA 6e SCOA a eu l'excellente idée de poser à l'arrière d'un chariot-fournil, mettant en évidence l'extrémité arrière des deux bouteilles à concentration de chaleur, en cuivre jaune. *(Coll. François Vauvillier)*

BOULANGERS DE LA 7e SCOA, Belfort, 1906. Sur l'avant du chariot-fournil est visible le siège pouvant recevoir le conducteur (du train) et un ouvrier boulanger, tandis que deux autres trouvent place dans le fournil pour le travail des levains. Sur la plate-forme du chariot, le pétrin est chargé, en arrière, du colis renfermant deux corbeilles à levain et, en avant, d'un gros ballot qui pourrait — hypothèse — contenir la bâche et la capote de la voiture. Celle-ci est en effet démunie de ces accessoires comme cela est prévu pour le transport par chemin de fer. Leur absence dévoile la galerie à impériale sur laquelle sont placées les caisses à pain repliées. *(Coll. François Vauvillier)*



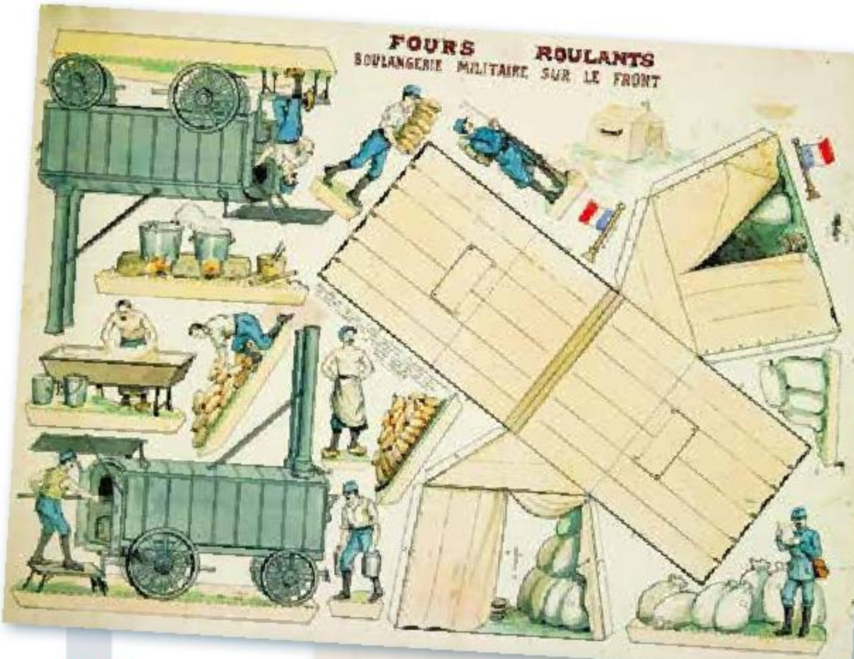
les services espérés, à cause de la longueur et de la difficulté de leur installation. [...] Au final, elles se sont comportées comme des boulangeries de guerre ordinaires et ont donné leur maximum de rendement. »

Elles ont présenté cet avantage, très appréciable, de permettre la création immédiate d'une boulangerie en un point choisi. Les fours étaient amenés par chemin de fer, et quelques jours après une importante production était obtenue à l'endroit voulu. La fixité des boulangeries a aussi permis d'améliorer leur organisation matérielle par la création d'organes plus solides, tels que les baraquements. « *Bref, les boulangeries roulantes n'ont nullement "roulé". Elles se sont transformées en organes fixes, dont le fonctionnement a été parfait, dans les limites où l'on pouvait l'espérer d'un matériel dont le rendement propre ne pouvait pas être qualifié d' "industriel".* »

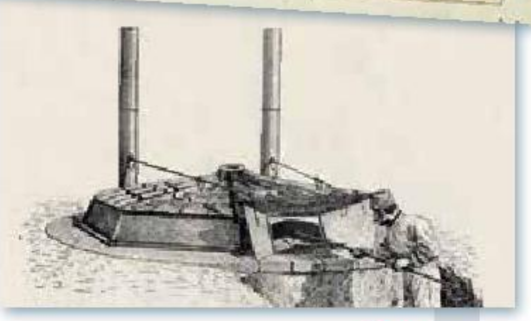
Durant la Grande Guerre, les boulangeries roulantes n'ont, tout simplement, pas roulé

Les fours usés n'ont pas été remplacés par des appareils analogues mais par des **fours démontables Godelle**, [16] — dont le modèle existe déjà depuis au moins 1897 — et qui, dans ces conditions de déplacement exceptionnel, étaient d'un meilleur rendement et d'une installation plus facile.

Notons également que « *la subordination des boulangeries a été aussi profondément modifiée puisque, initialement mises à la disposition des intendants d'armée qui en répartissaient la production [...,] elles sont devenues des formations plus générales, restées à la disposition du commandant en chef, qui les faisait exploiter et envoyait leur produit aux armées qui en avaient besoin* ». Enfin, à la suite de certaines difficultés, elles ont été placées sous la surveillance technique de l'intendant de l'armée qu'elles alimentaient et qui pouvait les inspecter. Car à l'époque, « *il n'y avait point alors d'inspecteur général des services de l'intendance, capable d'intervenir, de régulariser et d'uniformiser l'organisation de ces fabrications* ».

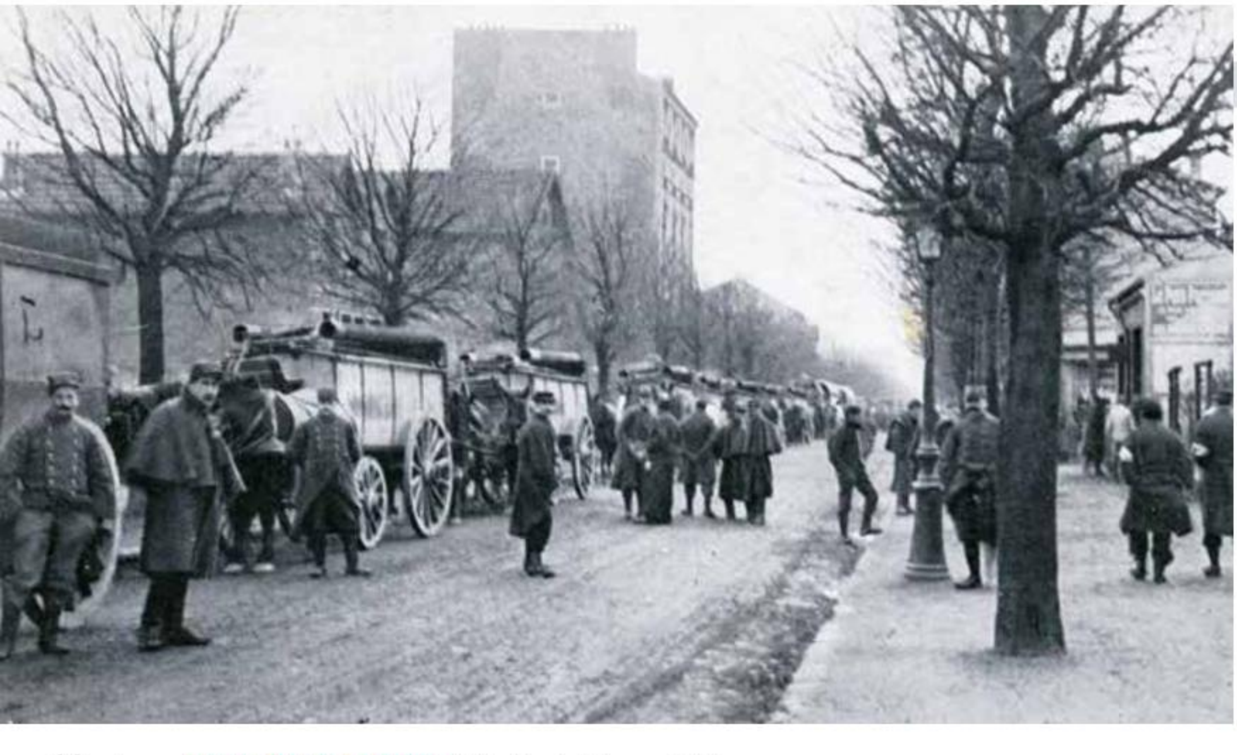

FOURS ROULANTS
BOULANGERIE MILITAIRE SUR LE FRONT

Cette PLANCHE publiée en 1915 illustre parfaitement les gestes des boulangers, dont le pétrissage du pain, le brigadier de four juché sur un escabeau et le transport du pain vers la tente. *(Imagerie Pellerin & Cie à Épinal, coll. J.-C. Latour)*



Le four métallique octogonal système GODELLE, monté, bien adapté à la guerre de position. *(BOEM n° 93, 1902)*

En 1939, nous retrouverons les fours Godelle mais cette fois en sections de 12 fours, regroupées par trois au sein de boulangeries d'armée et disposant toujours de voitures hippomobiles, [17] mais ceci est une autre histoire. ■



Titrée « *Guerre 1914 - un convoi de boulangerie dans une ville du Nord* », cette carte postale bien connue a l'immense mérite de présenter une BOULANGERIE DE CAMPAGNE EN ORDRE DE ROUTE, seul exemple retrouvé à ce jour. Bien que le conducteur du train des équipages militaires en manteau à collet masque partiellement l'attelage, les fours roulants (premier modèle) sont, à l'évidence, attelés à trois chevaux de front suivant l'instruction de 1912. En queue de colonne, derrière la section de huit fours roulants, les deux voitures bâchées sont des CHARIOTS-FOURNILS, trahis de loin par leur très grande hauteur. *(Coll. F. Vauvillier)*

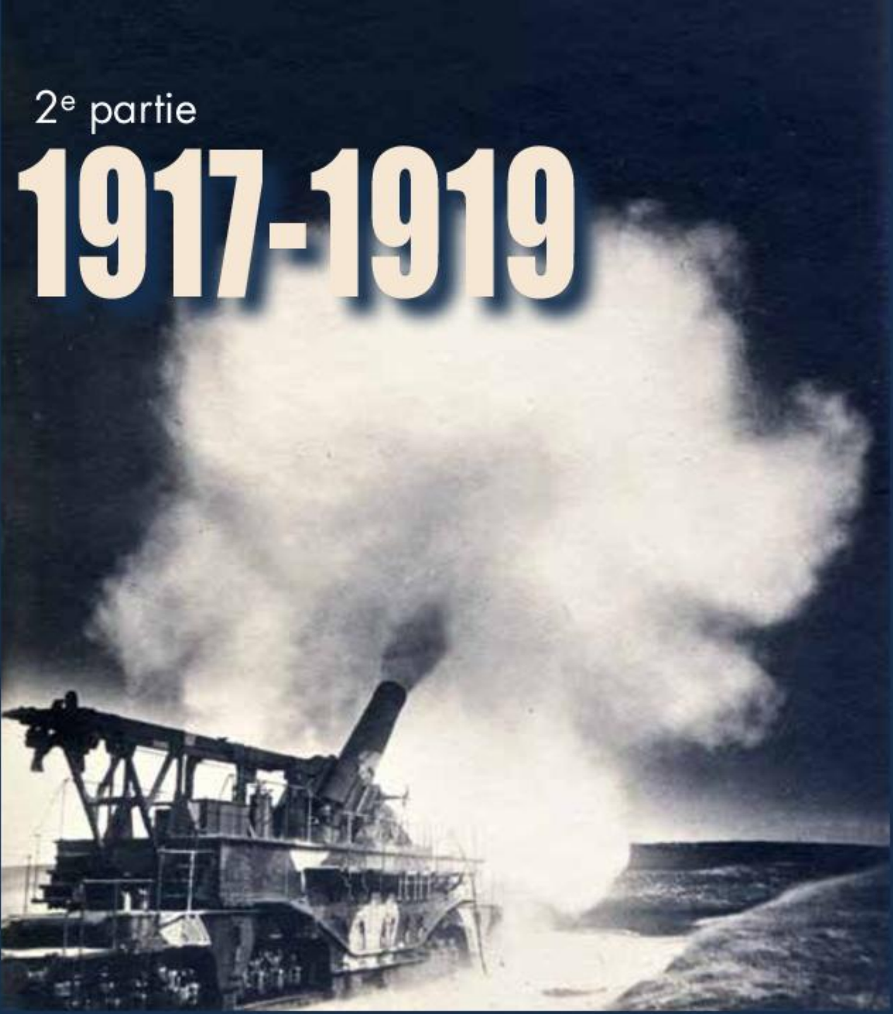
NOTES

[16] L'*Historique du 14e escadron du train des équipages* indique que sa 3e compagnie, qui attelait la boulangerie de campagne n° 14, devient, le 15 juillet 1916, compagnie de boulangerie de campagne avec fours Godelle.

[17] Les mieux loties ayant, peut-être, reçu les nouvelles remorques de boulangerie **Fouga modèle 1938** pour traction automobile.

2^e^ partie

1917-1919



À la fin de l'année 1916, les proportions prises par la monstrueuse guerre d'usure dont Verdun et la Somme marquent les sommets, semblent imposer le développement de pièces d'artillerie toujours plus puissantes et à la portée accrue. En effet, les chars d'assaut n'ont pas encore montré la voie vers une stratégie nouvelle et l'écrasement des défenses de l'ennemi par l'artillerie demeure le dogme.

Guy François

Les matériels d'ALVF

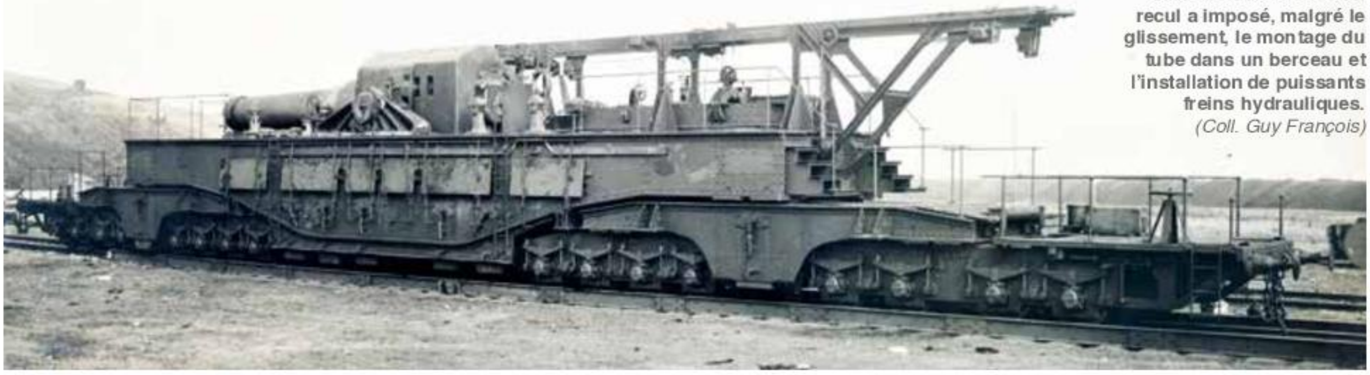
SCHNEIDER À GLISSEMENT

Dans ces conditions, malgré les réticences de nombreux généraux du front, le GQG et les dirigeants politiques sont prêts à accepter de nouveaux programmes de construction de pièces très lourdes. Appuyé par les généraux Joffre puis Nivelle et enfin Pétain, le général Buat, assisté du colonel Maurin, reçoit le commandement de la réserve générale d'artillerie lourde (RGAL) au début de 1917 et se fait l'apôtre de l'emploi en masse et des manœuvres stratégiques permises par la mobilité de l'ALVF.

Toujours plus gros

Le succès de l'emploi des matériels à glissement à partir de l'été 1916 encourage donc la commission de l'ALVF, les ingénieurs et les constructeurs à dresser de nouveaux plans de matériels à grande puissance. Dès 1915, Schneider avait étudié un formidable obusier de 520 susceptible de surclasser le « 420 » allemand et le projet est suffisamment avancé pour que la firme du Creusot le propose le

En titre.
Ici, un obusier de 520 tire sur un épi de Saint-Pierre-Quiberon en 1918. L'obusier montre une très grande précision et une puissance de perforation inégalée. Mais un accident survenu en juillet 1918 compromet sa mise en service.
(Coll. Guy François)



Le premier exemplaire du formidable obusier de 520 achevé chez Schneider au Creusot. La violence du recul a imposé, malgré le glissement, le montage du tube dans un berceau et l'installation de puissants freins hydrauliques.
(Coll. Guy François)

29 décembre 1915 à la direction de l'artillerie. Séduit par la conception novatrice de l'engin et par le symbole de « *faire mieux que l'ennemi* », le monde politique n'hésite pas à commander rapidement un matériel dont tous les éléments, bouche à feu comprise, sont pourtant à construire. L'obusier de 520 nécessite un affût nouveau et très lourd car si le matériel est à glissement, il est néanmoins prévu de l'équiper d'un frein pour limiter la puissance du recul. Le nouvel affût dont les délais de construction seront nécessairement longs est doté d'un fourgon générateur fournissant l'électricité nécessaire aux manœuvres de pointage et permettant de courts déplacements autonomes. Ainsi, alors que la bataille de Verdun va tout juste commencer, le ministre passe commande à Schneider de :

– deux obusiers de **520 mm modèle 1916** Schneider complets.[1]

– et, beaucoup plus tardivement, d'une bouche à feu de rechange.[2]

La construction au Creusot des affûts et des bouches à feu de 520 est lente. Le premier matériel **P 3091** n'est achevé qu'à la fin de l'année 1917 et réalise son tir de recette le 9 février 1918, suivi le 23 mars par celui du matériel **P 3092**. Le matériel impressionne fortement les artilleurs français et alliés conviés nombreux à Saint-Pierre-Quiberon et Mailly lors des tirs d'expérimentation. L'obusier de 520 tire en effet jusqu'à 17 840 m avec grande précision un obus de 1 370 kg. Les obus de rupture peuvent traverser des rochers en granit de plusieurs mètres d'épaisseur et les obus explosifs produisent d'énormes entonnoirs. Malheureusement, en voulant brûler les étapes de mise au point de l'obus à amorçage de tête, les ingénieurs sont confrontés à un désastre le 27 juillet 1918 lors d'une expérience à Saint-Pierre-Quiberon, lorsqu'un obus chargé détone dans l'âme de la pièce P 3091 qui est pulvérisée, sans perte humaine toutefois. Dans ces conditions, les études doivent être reprises et l'obusier de 520 n'apparaîtra pas sur les champs de bataille de la Grande Guerre.

Le premier des deux 520, pulvérisé lors d'un tir d'essai en juillet 1918

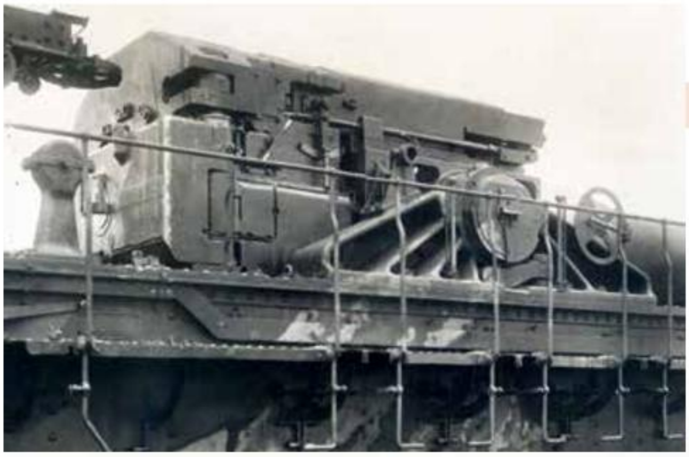
Au début de 1917, le montage de canons de marine anciens mais très puissants provenant des cuirassés *Formidable* et *Amiral-Baudin* est décidé en employant des poutre-affûts similaires à celles mises au point pour l'obusier de 520 mais sans utilisation de dispositif de frein. Ces affûts reposent sur deux sommiers comprenant chacun deux boggies de quatre essieux nécessaires à la répartition de la masse totale du matériel pesant 252 tonnes. La commande prévoit :

– quatre canons de **370 mm modèle 1875-79** commandés à Schneider-Le Creusot.[3]

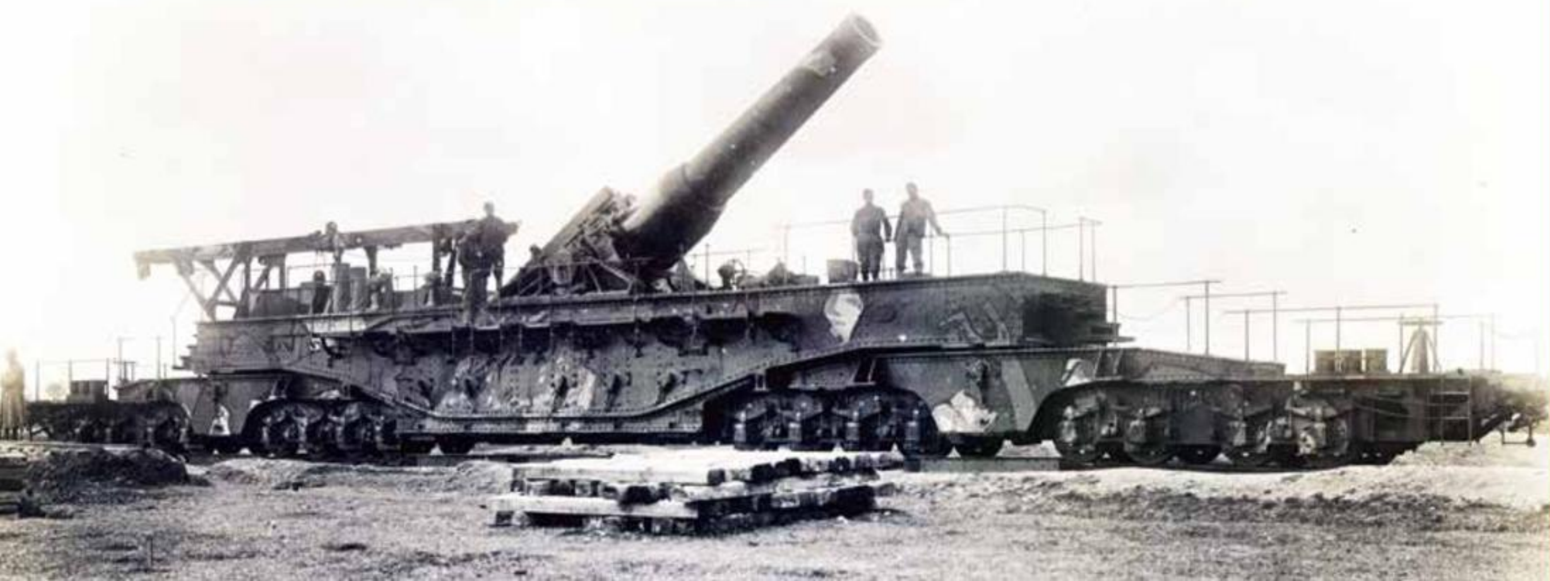
Toujours surchargée de commandes, Schneider rétrocède la construction des quatre poutres-affûts et le montage de l'artillerie aux Chantiers de la Gironde à Bordeaux. La construction des affûts est ralentie par la crise de production des tôles d'acier causée à la fois par la guerre sous-marine qui freine les importations mais aussi par la priorité absolue accordée à la construction des chars d'assaut à partir de l'été 1917. Dans ces conditions, les matériels ne sont achevés que de novembre 1918 à janvier 1919. Leur emploi prévu à Dunkerque tant pour la défense des côtes que pour l'emploi sur le front terrestre n'a pu avoir lieu avant l'armistice. Les matériels sont remarquables par le modernisme de leur affût à pointage électrique, offrant un contraste avec l'ancienneté de la fabrication de leurs tubes de marine, néanmoins puissants.

Le programme du 24 février 1917 modifié le 21 avril 1917

La mise au point du programme de construction de nouveaux matériels à grande puissance nécessite de nombreuses réunions et des arbitrages au plus haut niveau tant les avis des différentes autorités sont divergents. Le général Buat a défini sa conception générale visant à doter quatre armées d'attaque de puissants moyens d'ALGP réunis au dernier moment pour créer la surprise, tandis que de nombreux généraux demandent avant tout la réunion



Centré sur la culasse, ce gros plan de l'OBUSIER DE 520 P 3091 montre le gigantisme du matériel. La culasse, dont la manœuvre manuelle est assez dure, est d'un type particulier Schneider à filets interrompus. Deux puissants freins et deux récupérateurs absorbent la violence du recul. Les opérations de pointage, d'ouverture de la culasse et l'exécution de faibles déplacements peuvent se faire électriquement, l'énergie étant fournie par une station génératrice Schneider montée sur un wagon spécial. *(Coll. Guy François)*



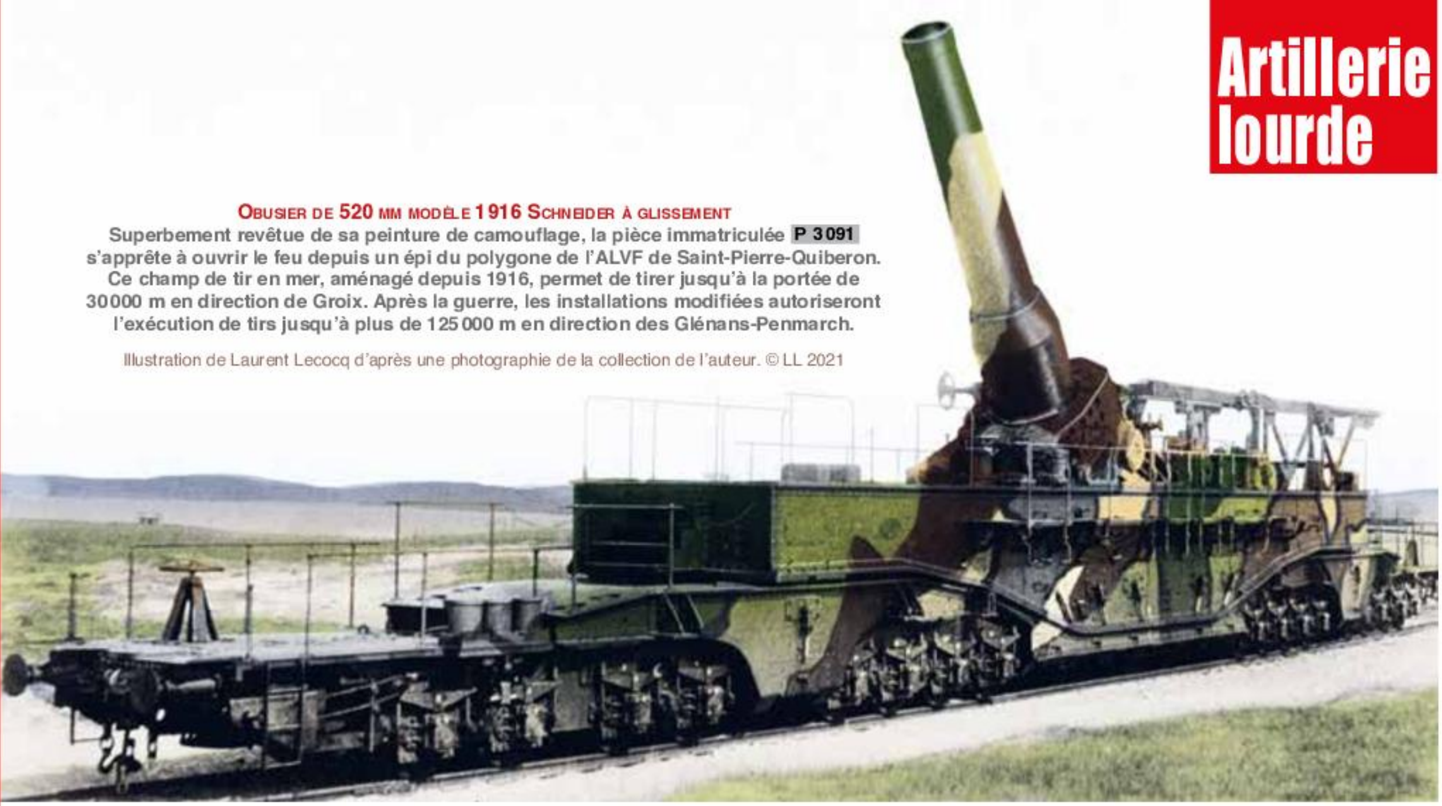
L'OBUSIER DE 520 P 3091, armé par la 28e batterie du 77e RALGP, arrive pour essais à Saint-Pierre-Quiberon le 22 novembre 1917. Les cinq premiers coups tirés montrent une insuffisance de la rentrée en batterie de la masse oscillante de l'obusier de 520. Après une modification au Creusot, les tirs de recette sont effectués sans incident en février 1918 et le matériel est envoyé à Mailly où il effectue de nombreux tirs qui impressionnent les artilleurs français et alliés. *(Coll. Guy François)*

NOTES

[1] DM du 7 février 1916, régularisée par marché n° 3 607 D/L du 23 mai 1917.

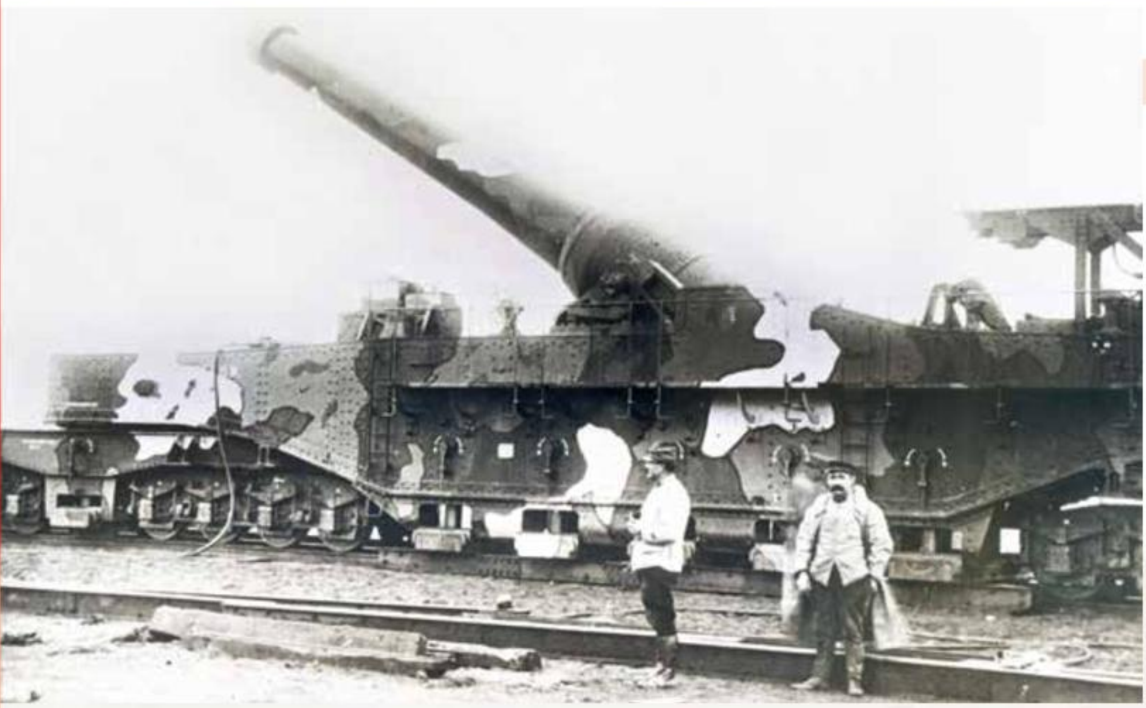
[2] DM du 23 novembre 1917.

[3] DM du 2 janvier 1917, régularisée par marché n° 1 602 D/L du 6 février 1918.

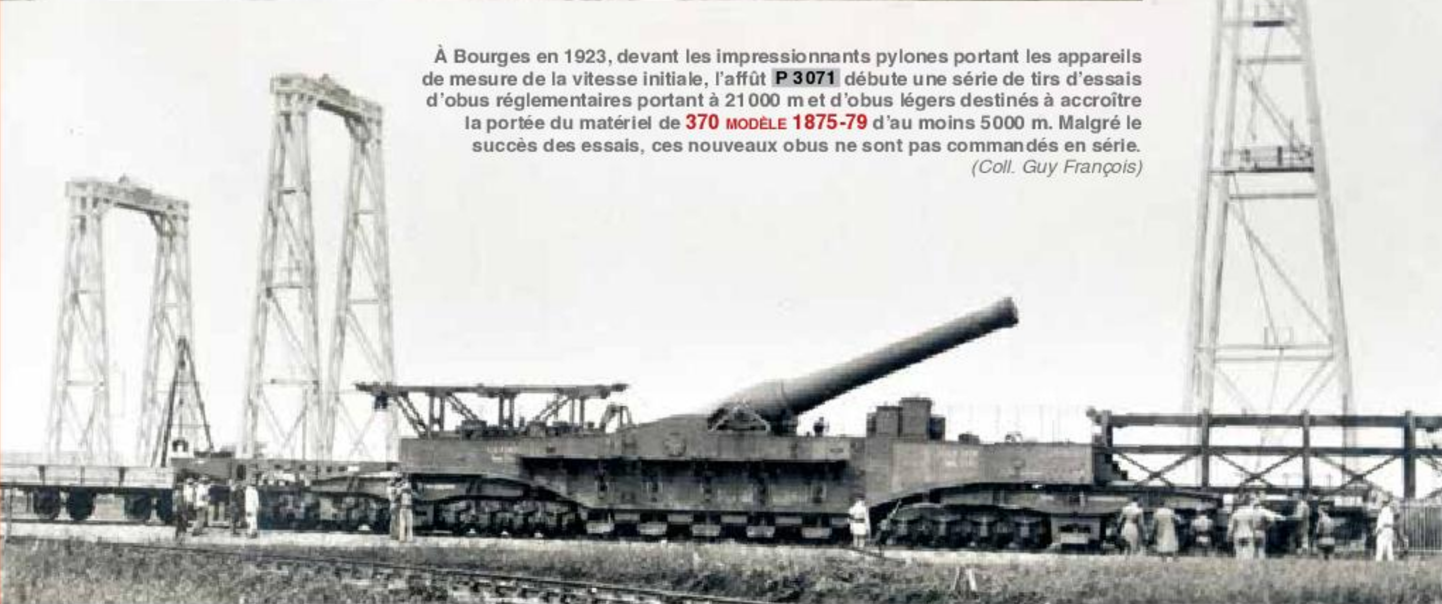


Obusier de 520 mm modèle 1916 Schneider à glissement
Superbement revêtue de sa peinture de camouflage, la pièce immatriculée **P 3091** s'apprête à ouvrir le feu depuis un épi du polygone de l'ALVF de Saint-Pierre-Quiberon. Ce champ de tir en mer, aménagé depuis 1916, permet de tirer jusqu'à la portée de 30000 m en direction de Groix. Après la guerre, les installations modifiées autoriseront l'exécution de tirs jusqu'à plus de 125000 m en direction des Glénans-Penmarch.

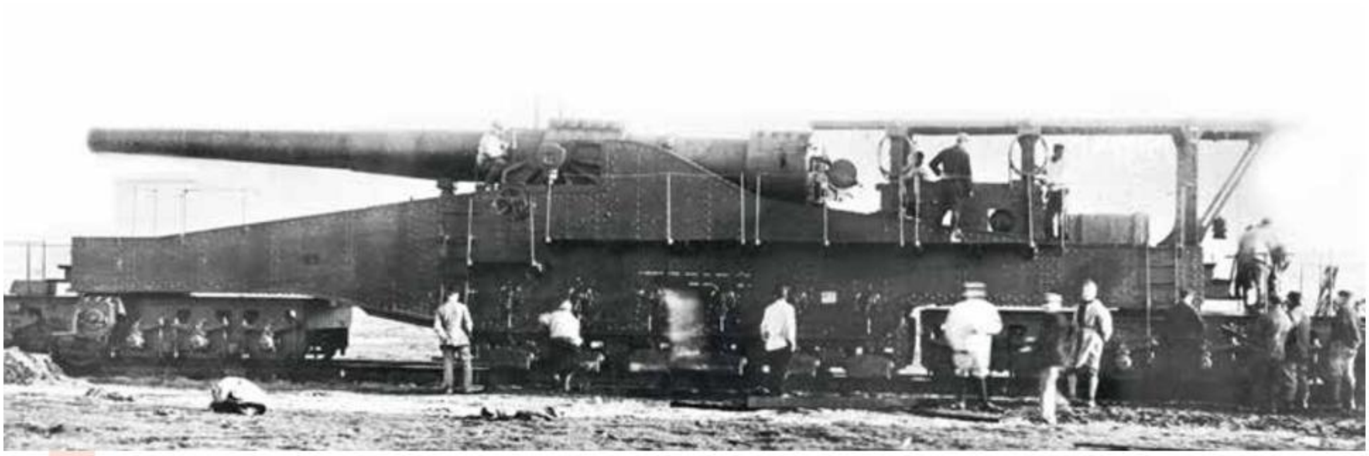
Illustration de Laurent Lecocq d'après une photographie de la collection de l'auteur. © LL 2021



En novembre 1918, un canon de **370 modèle 1875-79** effectue ses tirs de recette à Saint-Pierre-Quiberon. La livraison tardive des quatre matériels de ce modèle ne permettra pas de les employer avant l'armistice. Bien qu'ancienne, cette bouche à feu de marine est d'une puissance exceptionnelle. *(Coll. ETBS)*



À Bourges en 1923, devant les impressionnants pylones portant les appareils de mesure de la vitesse initiale, l'affût **P 3071** débute une série de tirs d'essais d'obus réglementaires portant à 21000 m et d'obus légers destinés à accroître la portée du matériel de **370 modèle 1875-79** d'au moins 5000 m. Malgré le succès des essais, ces nouveaux obus ne sont pas commandés en série. *(Coll. Guy François)*



Le programme de construction de 1917 prévoit le montage de neuf canons de 305 de trois types différents sur affût à glissement. Celui-ci est un 305 modèle 1893-96 M provenant du cuirassé *République*. La bouche à feu, originellement montée dans un berceau, reçoit le dispositif de tourillonnage spécial Schneider construit par les usines Leflaive de La Chaléassière à Saint-Etienne. Les deux porte-tourillons sont réunis ensemble au sommet de la bouche à feu au moyen de gros boulons. *(Coll. ETBS)*

de canons lourds à tir rapide de 155 C et 220 TR destinés à ébranler les fronts d'attaque, ce qui demande du temps. D'autres généraux appuient la solution de la réunion rapide d'unités d'artillerie lourde à tracteurs. En fin de compte, les dirigeants politiques et le GQG se rallient à la conception finale du général Buat qui définit le rôle essentiel de l'ALVF et de l'ALT (artillerie lourde à tracteurs) consistant à mener une véritable « manœuvre » de l'artillerie.

De son côté, le ministre de la Marine accepte de céder le reliquat des pièces de marine anciennes encore disponibles mais entend garder intact le stock des pièces de réserve neuves destinées aux grands bâtiments de combat. Il faut une décision du président du Conseil, appuyé par le ministre de l'Armement, pour vaincre les réticences de la Marine. Dans ces conditions, après arbitrages, outre de nombreux matériels d'ALVF de circonstance ou de fortune, les nouveaux matériels à glissement suivants sont commandés à Schneider :

Un programme utilisant largement les ressources de la Marine… contre son gré

– trois canons de **305 mm modèle 1893-96 M** sur affût à deux boggies de six essieux, pièces à provenir du cuirassé *République* dont la transformation en navire-école est prévue à court terme ;

– trois canons de **305 mm modèle 1906** sur affût à deux boggies de six essieux, pièces de rechange des cuirassés classe *Danton* ;

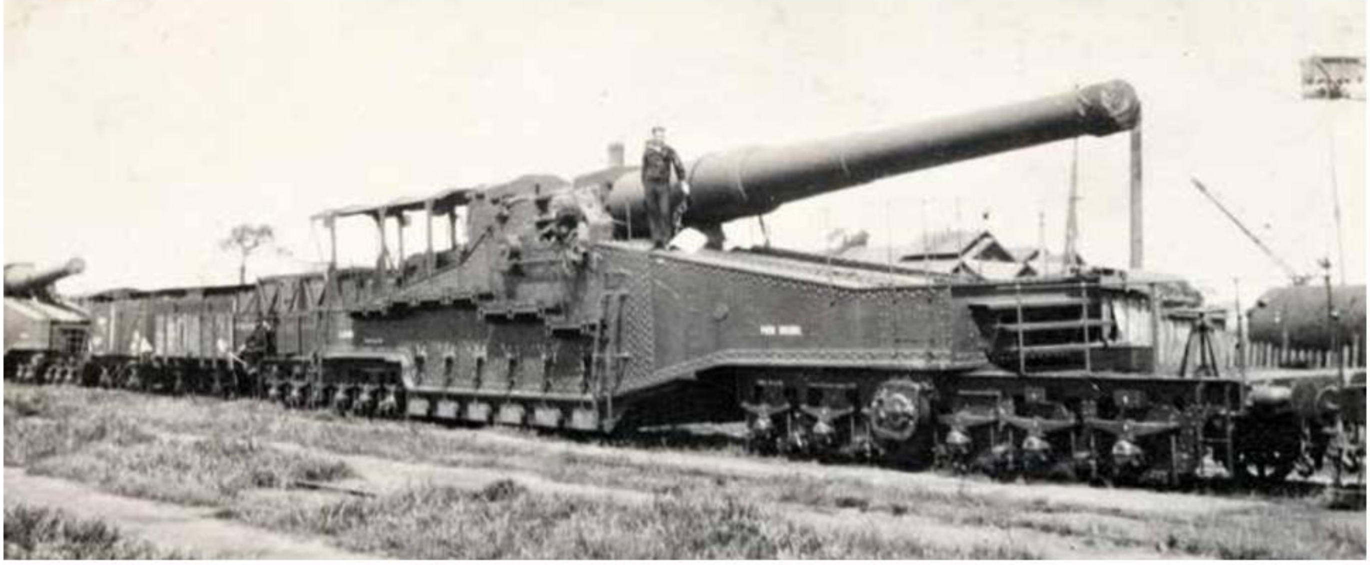
– trois canons de **305 mm modèle 1906-10** sur affût à deux boggies de six essieux, pièces de rechange des cuirassés classe *Jean-Bart*.[4]

– huit canons de **340 mm modèle 1881** (six exemplaires) et **modèle 1884** (deux ex.) à monter sur affût à deux boggies de six essieux, pièces provenant du désarmement des cuirassés *Marceau* et *Magenta*.[5]

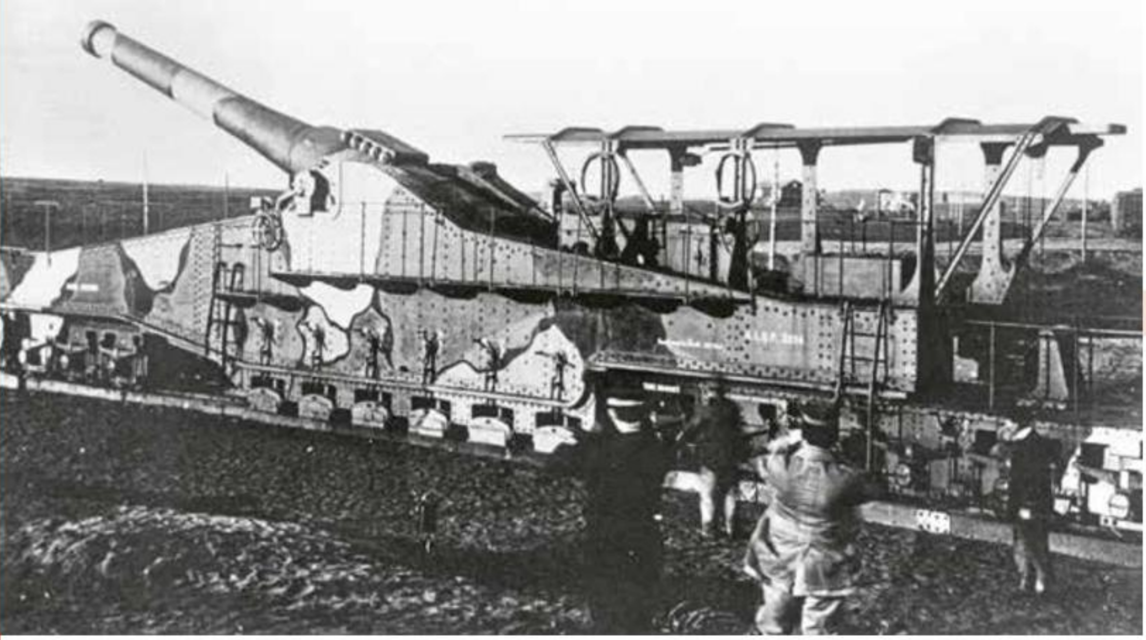
– 14 canons de **340 mm modèle 1912** sur affût à quatre boggies de quatre essieux provenant des pièces de rechange et des pièces commandées pour les cuirassés inachevés classe *Normandie*.[6]

Une fois de plus, Schneider fait appel à six soustraitants principaux. Le Creusot partage avec Leflaive & Compagnie à Saint-Étienne la réalisation du tourillonnage des pièces anciennes de 340 et des 305 modernes de marine précitées qui étaient montées dans des affûts à berceau à bord des navires. Cette opération nécessite la mise en place d'un gros support de tourillons en acier moulé en deux parties boulonnées, donnant une allure caractéristique aux matériels à glissement concernés.

Pour la réalisation des poutres-affûts, Schneider se tourne vers les sociétés ayant déjà donné satisfaction pour la réalisation des modèles antérieurs. Ainsi, les Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire construisent les trois affûts destinés aux canons de 305 provenant de la *République*, les Chantiers de l'Atlantique Penhoët à Saint-Nazaire se chargent de la construction de 14 poutres-affûts destinés aux six autres canons de 305 modernes et aux huit canons de 340 anciens tandis que celle des 14 canons de



Un canon de 305 modèle 1906 vient juste de sortir des Chantiers de l'Atlantique Penhoët à Saint-Nazaire (novembre 1918). Ce matériel dont la construction a été beaucoup retardée par la crise de production des tôles d'acier et le montage de nombreux matériels américains débarqués en pièces détachées, est ici admiré par un marin de l'US Navy en attente de rapatriement. *(Coll. Guy François)*



Le canon de **340 modèle 1881** flambant neuf, dont la poutre-affût **P 3084** est superbement bariolée, effectue ses tirs de recette en janvier 1919 en direction de Groix depuis un épi de Saint-Pierre-Quiberon. Ces matériels ont été achevés pour la plupart en décembre 1918 aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire. Ils ne seront pas mobilisés en 1940. *(Coll. ETBS)*

340 modèle 1912 est répartie entre les Chantiers de la Gironde à Bordeaux pour quatre exemplaires et les Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM) à La Seyne pour les dix autres, avec le concours de Daydé. La construction des sommiers et des boggies destinés aux affûts FCM est confiée aux ateliers Schneider de Chalon-sur-Saône.

L'ensemble des constructions est retardée par la crise de production des tôles d'acier tandis que la complexité des affûts de 340 modèle 1912, notamment dans leurs parties électriques, impose des modifications. Au printemps 1918, les mesures d'évacuation d'entreprises menacées par les offensives allemandes, telle celle des établissements Daydé de Creil qui se réinstallent aux Chantiers de Penhoët, amènent de nouveaux retards. La situation se dégrade un peu plus avec le débarquement de matériels américains d'ALVF en pièces détachées qui doivent être assemblés dans les chantiers et usines de Saint-Nazaire.

Dans ces conditions, tous les affûts de 305 et de 340 modèles 1881 et 1884 ne sont achevés qu'en janvier 1919 et effectuent leurs tirs de recette au dé-

---

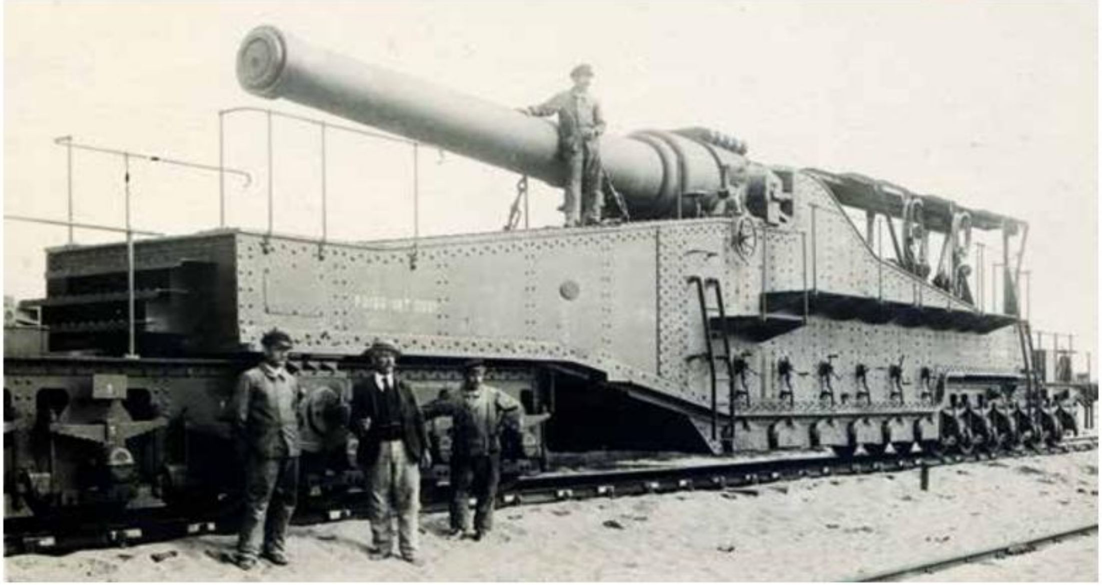
Notes

[4] DM du 28 mai 1917 régularisée par marché n° 1603D/L du 6 février 1918 pour les neuf canons de 305 mm.

[5] DM du 28 mai 1917.

[6] DM 82199-2/3 du 28 mai 1917 régularisée par marché du 3 décembre 1919.

Tout juste achevé en 1919, cet affût de **340 modèle 1884** n'a pas encore reçu ses marques et peintures réglementaires. En 1939, les huit canons de 340 anciens du programme de 1917 seront démontés de leurs affûts. Les tubes devaient être alésés en 370 modèle 1915 puis remontés sur leurs affûts modifiés pour le tir à 65°. Le temps manquera pour ces réalisations. *(Coll. Guy François)*



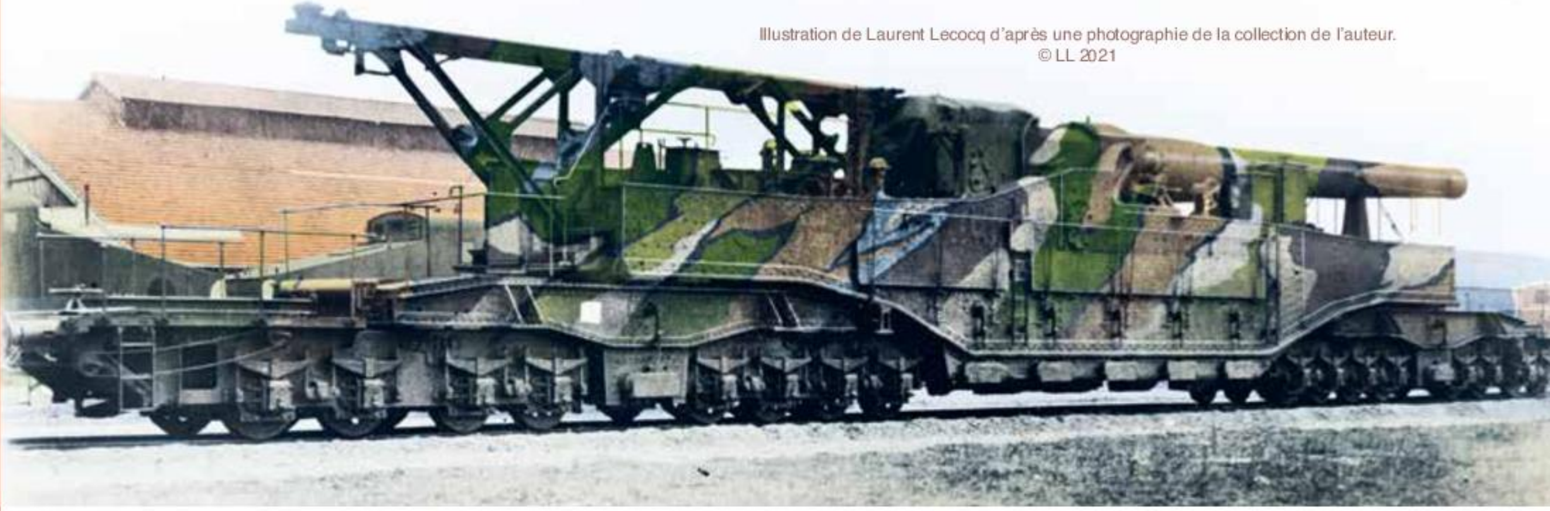
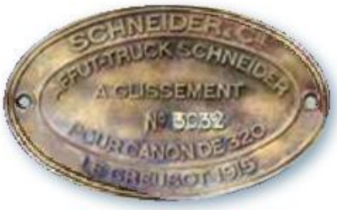


Illustration de Laurent Lecocq d'après une photographie de la collection de l'auteur. © LL 2021

Canon de 340 mm modèle 1912 sur affût à glissement Schneider
Ce matériel était très attendu du GQG qui avait réussi à convaincre les ministres de la Guerre et de l'Armement d'obtenir de la Marine la cession de ces puissantes bouches à feu, seules capables de tirer à plus de 30000 m. Les difficultés industrielles de 1918 empêcheront l'achèvement à temps de ces affûts modernes utilisant l'énergie électrique pour accélérer les manœuvres de pointage et les faibles déplacements sur les épis.



Plaque du constructeur apposée sur le canon de 32 cm modèle 1870-93 P 3032. Elle a été démontée en Allemagne en 1945 avant le retour du matériel en France. *(Ancienne collection Marcel Verhaaf)*

but de cette même année. Les affûts de 340 modèle 1912 seront admis en recette plus tardivement encore. En effet, si la presque totalité de leur construction est achevée en 1919, des modifications de détail interviennent au cours des années suivantes à la demande des services de l'artillerie. Finalement, neuf affûts de 340 modèle 1912 sont achevés sur les plans initiaux tandis que cinq affûts sont réservés pour le programme des pièces à très longue portée (TLP), comme nous le verrons plus loin.

L'usure et les améliorations des matériels

Dès le début de l'année 1917, l'usure rapide des matériels tirant à haute vitesse initiale, notamment des canons de 274 et des 305 mm, implique des mesures de modifications des matériels existants tant la ressource en bouches à feu nouvelles est faible. De même, l'emploi intensif de canons de 32 cm impose le remplacement des tubes usés. Dans ces conditions, les mesures suivantes, à prendre d'urgence, sont étudiées :

– remplacement des tubes usés par des bouches à feu de modèle identique ou, à défaut, de modèle peu différent et compatible avec leur montage sur affût à glissement ;

– alésage à un calibre supérieur de la bouche à feu usée, permettant ainsi de doubler la vie du canon qui conserve à peu près les mêmes performances balistiques que celles du tube initial ;

– tubage par autofrettage du canon à un calibre inférieur. Ce procédé novateur, dû à l'ingénieur de l'artillerie navale Malaval, permet d'améliorer grandement la portée du matériel tout en lui conférant une grande solidité, ouvrant ainsi la voie au domaine des très longues portées.

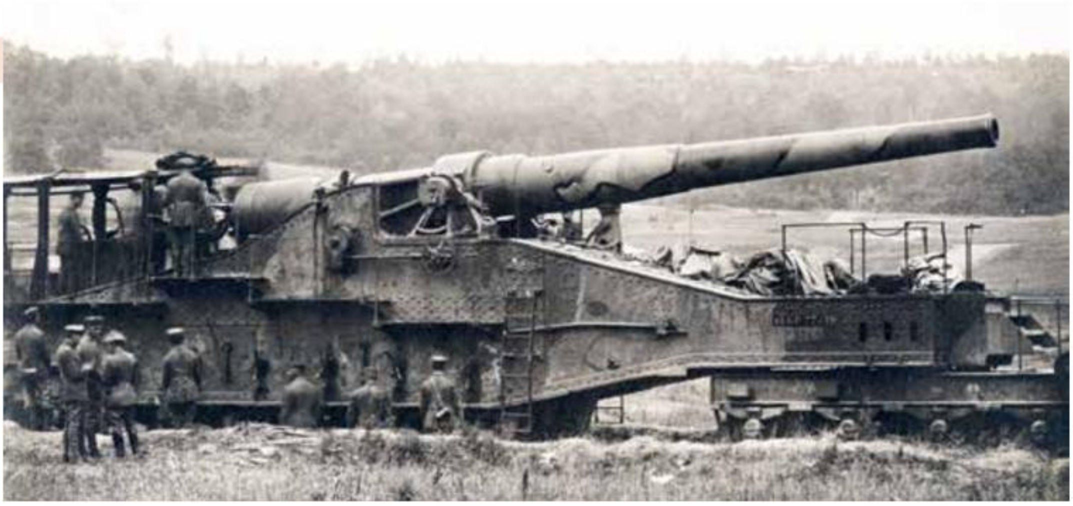
L'entrée en guerre des États-Unis permet aussi d'envisager le montage des nombreuses bouches à feu de côte américaines sur nos affûts. La coopération américaine sera totale mais le temps manquera pour des réalisations concrètes.

La coopération américaine sera totale mais le temps manquera pour la réalisation

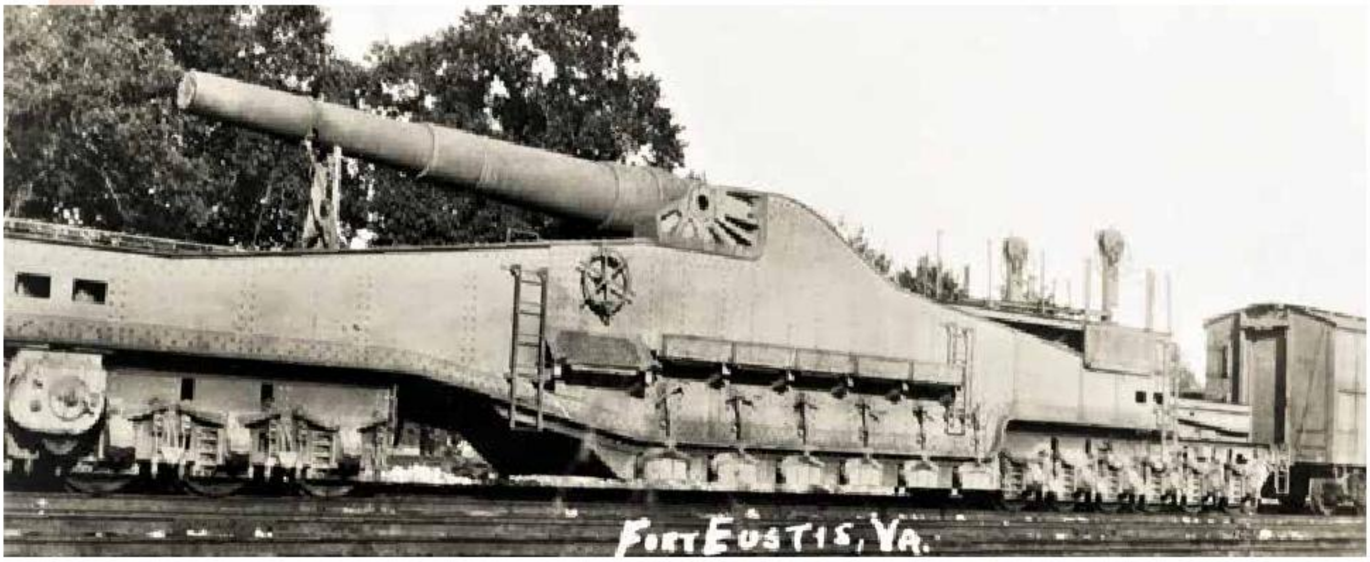
Finalement, les modifications des matériels à glissement qui se prolongent jusqu'aux années trente ont concerné les matériels suivants :

– les quatre matériels de 32 cm modèle 1870-84 du 3e groupe dont les tubes sont entièrement usés reçoivent des nouveaux canons de même modèle avant leur départ pour l'Italie en juin 1917 mais huit autres matériels similaires des 5e et 6e groupes doivent, en fin d'année 1917, être rééquipés de bouches à feu de 32 cm modèle 1870-81 moins performantes.

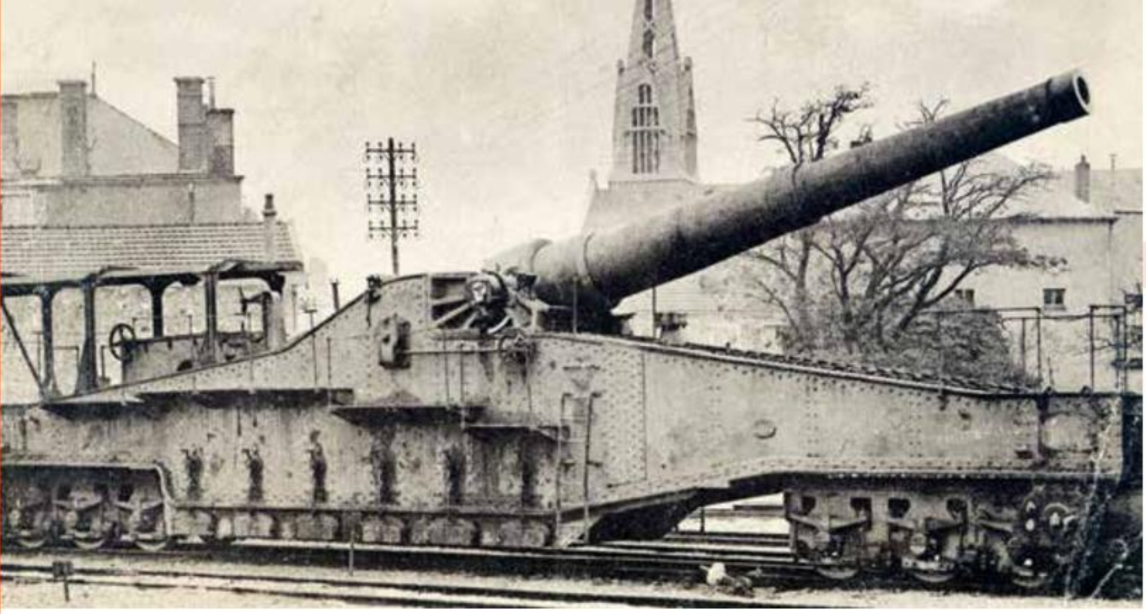
– les six canons de 274 glissement dont les tubes



Le canon de 285 modèle 1917 P 3049 de la 19e batterie du 77e RALGP, (pièce de 274 modèle 1893-96 réalésée en 1917), vient d'être capturé intact près de Saint-Thierry, à l'ouest de Reims, le 27 mai 1918. En ce jour tragique pour l'ALVF, plusieurs pièces dont deux 285 G, un 274 G et un 305 G modèle 1893-96 sont perdues. Quelques jours plus tard, la ville d'Épernay reçoit des projectiles français de 285, l'ennemi ayant utilisé une des pièces capturées, heureusement avec peu de coups complets car les canons avaient tiré toute la nuit précédant la foudroyante attaque allemande. *(Coll. G. François)*



Parmi les nombreux matériels d'ALVF, étudiés par les Américains en 1917 en liaison avec nous, figurent les canons de côte de 10inch Model 1888, 1888M1, 1888M2 et 1895. Les poutres-affûts de ces matériels sont des copies des affûts à glissement Schneider. Finalement 22 exemplaires seront achevés aux États-Unis et placés en réserve jusqu'en 1941 à Fort-Eustis (Virginie). *(Coll. Guy François)*



À l'automne 1918, après un emploi intensif, les canons de **305 modèle 1893-96** commencent à être envoyés à l'arrière pour être alésés au calibre de 320 mm et équipés d'une frette de bouche circulaire. *(Coll. Guy François)*

s'usent très rapidement après 250 coups tirés sont ainsi modifiés en 1917 :

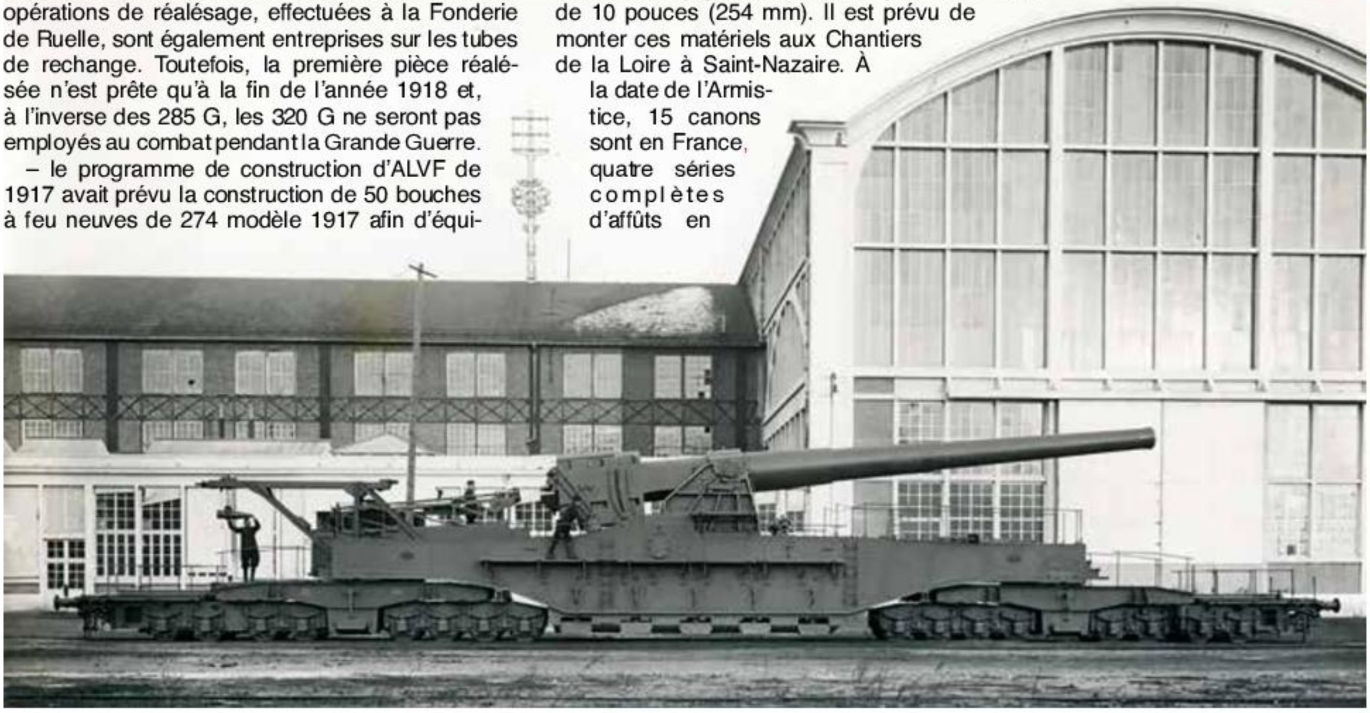
- les pièces **P3045** et **P3047** sont réarmées avec des bouche à feu de 274 modèle 1887 provenant du cuirassé *Charles-Martel* ;
- les pièces **P3046** et **P3048** reçoivent deux bouches à feu de 274 modèle 1893 provenant du cuirassé *Masséna* ;
- les pièces **P3049** et **P3050** sont rééquipées de leurs pièces d'origine de 274 modèle 1893-96, renvoyées aux usines du Creusot dès novembre 1916 pour être réalésées au calibre de 285 modèle 1917.

– les huit canons de 305 modèle 1893-96 glissement, très employés, ont connu des changements de tubes mais, en 1917, la décision est prise de les réaléser au calibre 320 mm modèle 1917. Ces opérations de réalésage, effectuées à la Fonderie de Ruelle, sont également entreprises sur les tubes de rechange. Toutefois, la première pièce réalésée n'est prête qu'à la fin de l'année 1918 et, à l'inverse des 285 G, les 320 G ne seront pas employés au combat pendant la Grande Guerre.

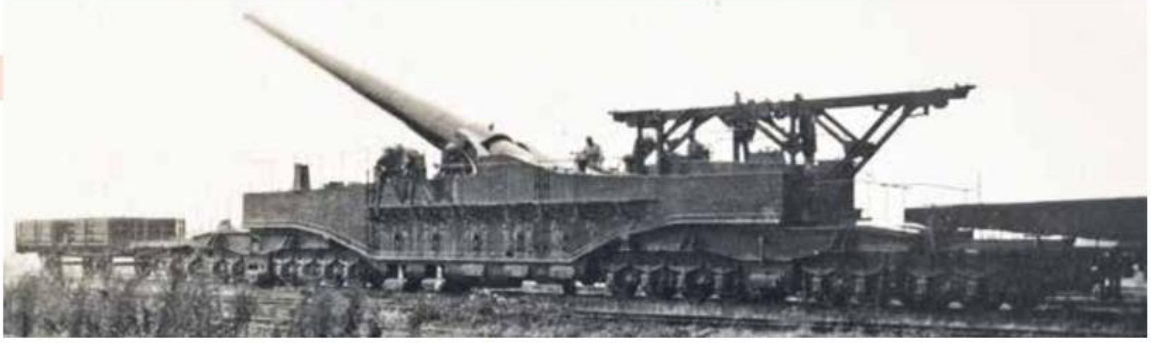
– le programme de construction d'ALVF de 1917 avait prévu la construction de 50 bouches à feu neuves de 274 modèle 1917 afin d'équiper l'ensemble des matériels ALVF à glissement de deux boggies de cinq essieux. Ce canon présente un tracé très proche du 274 mm modèle 1893-96 avec des performances balistiques améliorées. À l'armistice, la commande est ramenée à 24 canons se trouvant à un stade avancé de construction à Ruelle. Nous verrons dans notre prochain numéro l'issue donnée à cette partie du programme.

– les Américains ont entrepris la construction de matériels sur voie ferrée en coopération avec l'ALVF française qui a étudié la possibilité d'équiper nos propres matériels en pièces de rechange américaines. Nos alliés ont décidé de construire 36 matériels à glissement à deux boggies de six essieux sur plans Schneider adaptés aux normes américaines et équipés d'anciennes pièces de côte de 10 pouces (254 mm). Il est prévu de monter ces matériels aux Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire. À la date de l'Armistice, 15 canons sont en France, quatre séries complètes d'affûts en

En 1918, pour réaliser d'urgence le programme des pièces à longue portée et à très longue portée destiné à contrer les «*Paris Kanonen*», cinq affûts à glissement de 340 modèle 1912 sont prélevés sur les 14 en construction afin d'y installer quatre canons de 340/240 LP et deux de 340/210 TLP. Ici, un **340/240 LP** flambant neuf vient d'être achevé aux Ateliers d'artillerie Schneider du Creusot. Le matériel est doté de l'affût à 50° prévu pour les tirs jusqu'à 60000 m. Cet affût excède le gabarit des chemins de fer et doit être installé par un pont roulant sur la position de tir. *(Droits réservés)*



Ce **340/240 LP** est monté sur un affût à 37° permettant de tirer jusqu'à 45000 m. Les premiers tubes rayés à 4° se sont révélés très décevants et le succès n'intervient qu'avec une bouche à feu rayée à 5°30 qui a pu tirer jusqu'à 48000 m. *(Coll. Guy François)*



pièces détachées ont débarqué et d'autres matériels sont prêts à être expédiés. Tous ces matériels rejoignent les États-Unis en 1919 où 22 exemplaires sont finalement achevés par les sociétés Harrisburg et Pullman. Ils feront l'objet de tirs d'épreuve avant d'être placés en réserve presque immédiatement.

– enfin, l'étude de la modernisation des nombreux canons de 32 cm modèles 1870-84 et 1870-93 a débuté mais ne connaîtra de réalisations de série[7] qu'après la Victoire. Nous en verrons le détail dans la troisième et dernière partie de cette étude.

Le programme des pièces TLP

Le 23 mars 1918, Paris est bombardé à 120 km de distance par les «*Paris Kanonen*» allemands, créant la stupéfaction dans l'opinion et la classe politique. Dès l'après-midi de ce jour mémorable, le colonel Challéat, directeur de la section technique de l'artillerie, a acquis la certitude d'un bombardement de la capitale par canon et, dans les jours suivants, les études balistiques et la réalisation de canons à très longue portée (TLP), jusque-là mollement envisagées en théorie, deviennent des priorités absolues.

La commission de l'ALVF est en mesure, dès la fin avril 1918, de proposer au ministre de l'armement un programme d'urgence visant à créer des canons portant à 60 et 120 km en tubant des bouches à feu existantes à un calibre inférieur et en les allongeant :[8]

– tubage de trois canons de 340 modèle 1912 en 220 mm pour montage sur deux affûts de 340 à glissement de quatre boggies de quatre essieux en construction, à transformer de manière à permettre le tir à 50° et en disposant d'un tube de réserve ;

– tubage de 12 canons de 340 modèle 1912 en 305 ou 274 et de huit canons de 305 modèle 1893 provenant des cuirassés *Charlemagne* et *Saint-Louis* en 240 pour montage sur 12 affûts à glissement de 340 en construction.

Ces matériels sont mis en commande en mai 1918. Schneider reste maître d'œuvre pour la construction des affûts et des chemises de 220 mm TLP et 240 mm LP mais rétrocède à la firme italienne Ansaldo l'alésage des tubes de 305 modèle 1893.

Par la suite, la commission d'études du canon TLP, regroupant des représentants de la commission de l'ALVF, de la commission de Gâvres, de la fonderie de Ruelle et de la direction des poudres, en liaison avec le ministère de l'Armement, change les plans initiaux en modifiant le calibre des pièces TLP et en limitant le nombre de matériels complets TLP et LP à construire. Les procédés d'autofrettage des pièces de gros calibre sont mis au point par l'ingénieur Malaval et, à l'Armistice, alors que le programme a pris du retard, la décision est prise de n'achever que les matériels suivants :

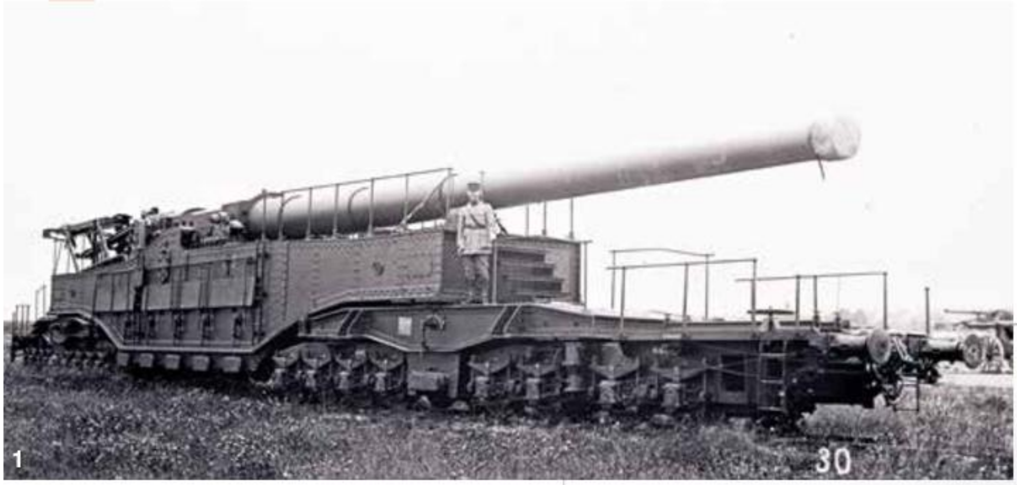
L'Armistice réduit le programme « très longue portée » à la portion congrue

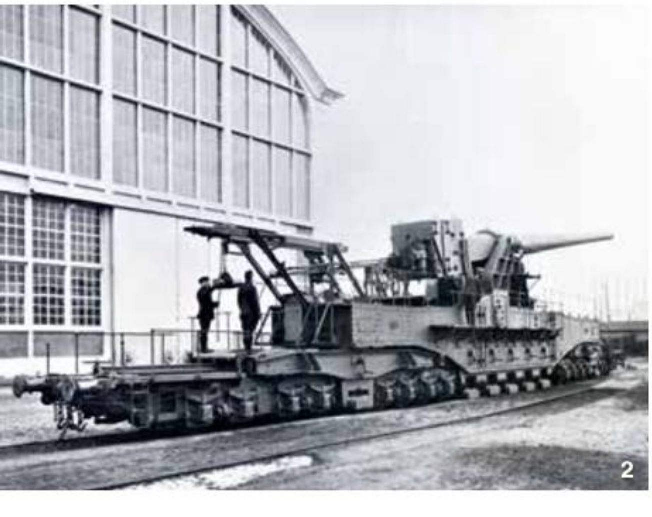
– *matériels TLP* : deux canons de 340/210 mm de 110 calibres à monter sur un affût de 340 G permettant le tir à 50° ;

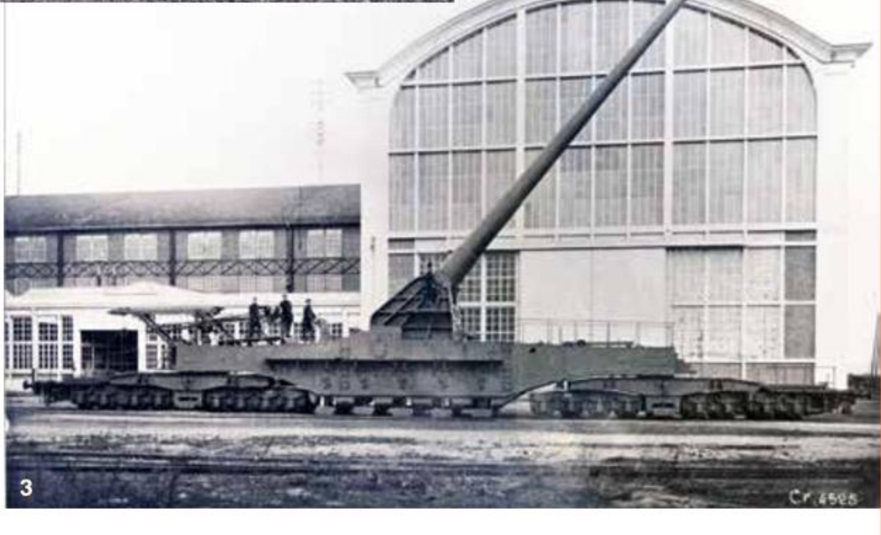
– *matériels LP* : un canon de 340/240 L/65 à monter sur un affût de 340 G permettant le tir à 50°, trois canons de 340/240 L/65 à monter sur trois affûts de 340 G permettant le tir à 37°.

Les autres commandes Schneider et Ansaldo sont suspendues et un tube d'étude est réalisé à partir d'une pièce de 240 de côte Schneider «Pérou» disponible au Havre. Tubé à 155 mm, ce matériel de 240/155 effectue ses tirs de recette en octobre 1919 puis est monté pour essais sur l'affût de 305 glissement **P 3057**.

(la suite des programmes LP et TLP sera relatée dans notre prochain numéro).





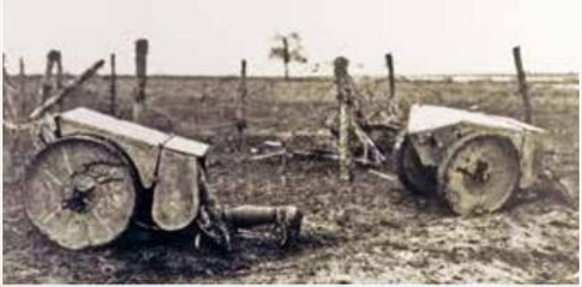


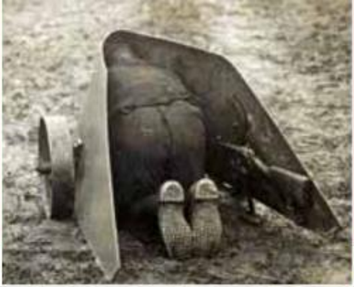
L'impressionnant canon de 340/210 TLP vu sous trois angles différents.
1 - À Mailly en 1920, voici le tube en position de transport sur la poutre-affût, le gros contrepoids de culasse et le petit affût à 50° étant transportés sur un wagon plat. Il faut deux ponts roulants pour réaliser les manœuvres de force permettant la mise en batterie du matériel : enlever le tube de l'affût au moyen d'un portique à grande puissance, mettre en place le petit affût à 50° au moyen d'un autre portique puis enfin installer le tube sur l'affût à 50°. Tout ceci se conçoit difficilement en opération de guerre. *(Coll. Guy François)*
2 et 3 - Le canon de 340/210 TLP aux usines du Creusot, en position de chargement (2) et en position de tir à 50°(3). *(Document constructeur)*

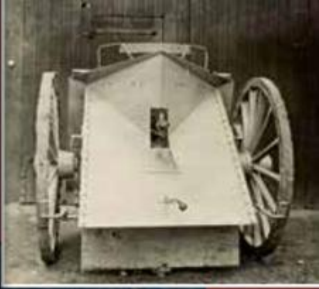
Notes

[7] Un tube est réalésé à 340 mm avant l'Armistice. Il restera à l'état de prototype.

[8] Lettre n° 5663 du lieutenant-colonel Lucas-Girardville, président de la commission de l'ALVF au ministre de l'Armement en date du 26 avril 1918.

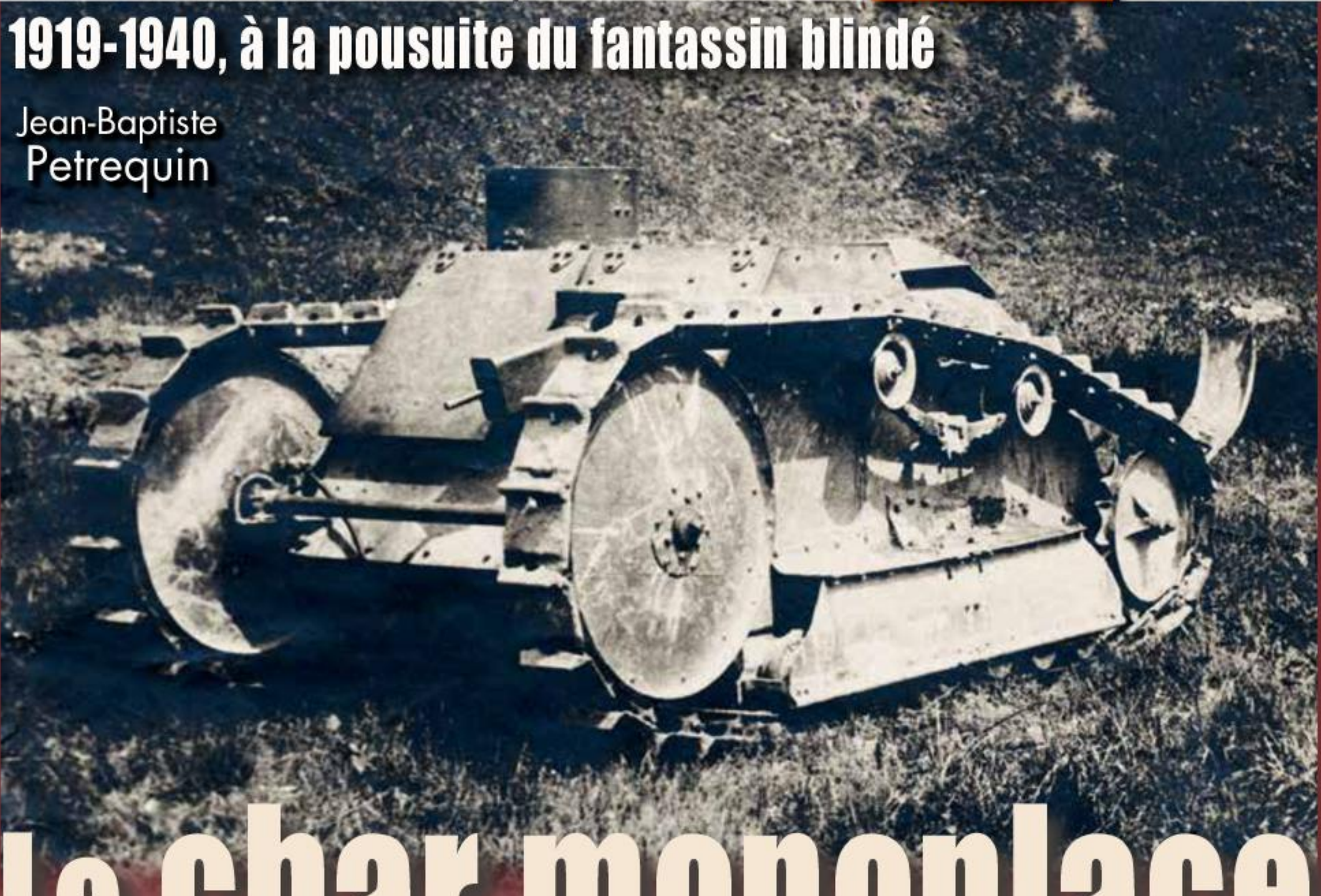






1919-1940, à la pousuite du fantassin blindé

Jean-Baptiste
Petrequin



Le char monoplace

MORT EN 1919, RESSUSCITÉ EN 1940 ?

L'apparition des chars d'assaut porte dès l'immédiat après-guerre la volonté de protéger au maximum le fantassin sur le champ de bataille : pourquoi ne pas le blinder ? Le projet d'un char monoplace, telle l'Arlésienne, va courir durant l'entre-deux-guerres et ressurgira auprès de l'état-major français durant la période d'attente, sous la forme d'une proposition de Renault.

En titre.
Les premières tentatives, de donner corps au FANTASSIN BLINDÉ datent de la Grande Guerre. En haut, de gauche à droite, brouettes blindées, bouclier mobile MAISTRE et voiturette mitrailleuse LEBÈGUE, trois des nombreuses tentatives pour donner au fantassin et au mitrailleur un blindage supposé permettre le déplacement et le tir dans le *no man's land*, sous le feu ennemi. Il manque bien sûr à ces dispositifs le moteur et la chenille : leur échec sera total. Au centre, le plus petit char réalisé durant la Grande Guerre, le FORD 3-TON de 1918 que nos lecteurs connaissent bien (➡ *GBM 89 pp. 74-75*). **Il a failli entrer en service dans l'armée française, non d'ailleurs en tant qu'engin léger de combat mais comme tracteur *monoplace* d'artillerie de campagne.**
(MRA, SHD et P. Malmassari)

En France, l'idée remonte en 1919 lorsque le maréchal Foch, commandant en chef, trace un cadre pour la doctrine d'emploi d'un nouvel engin. Il part du constat que l'augmentation de la puissance de feu nécessite de « *blinder le fantassin* » : cet état de fait a déjà conduit durant la Grande Guerre à étudier divers systèmes de protection balistique individuelle (cuirasses) ou collective (mantelets et brouettes blindées). Le char apporte alors une réponse mais Foch souhaite aller plus loin et demande au ministre de la Guerre, Georges Clémenceau, d'étudier la mise au point d'un char « *si possible individuel* ». Ce nouvel engin serait dévolu à des missions d'éclairage, [1] de liaison entre les chars lourds et l'artillerie ou encore d'estafette. Il est bien question ici de missions où le combat n'est pas la priorité mais pour lesquelles la protection du servant prime dans sa réalisation.

Le premier cahier des charges se révèle assez précis : le nouvel engin devra pouvoir accueillir un ou deux hommes et sera doté d'une grande facilité d'évolution en terrain varié ainsi que d'une grande vitesse. Il devra être de dimensions et d'un poids aussi réduits que possible tout en ayant un blindage à l'épreuve de la balle perforante K allemande

---

[1] L'éclairage consiste à recueillir des informations sur le terrain ou sur l'ennemi sans engager le combat. La reconnaissance, pour sa part, intègre la possibilité d'utiliser ses armes à des fins offensives.

LE CHAR MONOPLACE EN FRANCE, 1919-1940

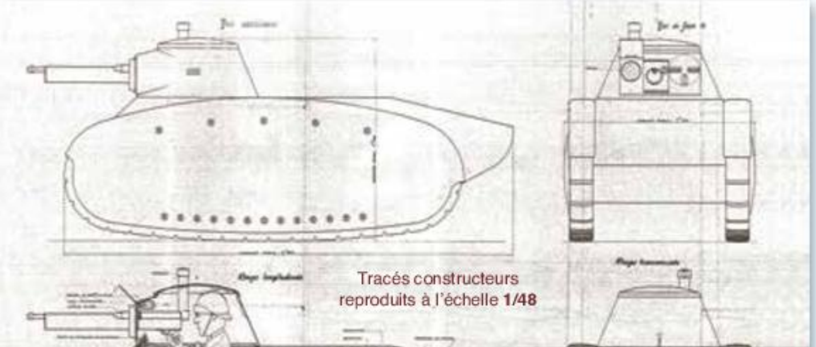
et d'un petit mortier, voire d'un canon de 37 mm.[2] L'armement de bord devra être facilement démontable pour pouvoir être utilisé en dehors du char. Cette dernière condition est soulignée dans le document original, ce qui montre toute son importance : le fantassin doit conserver sa capacité offensive, même sans blindage. Enfin, le principe d'économie prévaut car il doit être produit en grand nombre et au meilleur prix. Or, en 1919, ce concept se heurte à deux écueils majeurs :

– un seul homme ne peut s'acquitter de la conduite, du tir, voire d'un commandement, au sein d'un même appareil. Même si cela est réalisé sur un avion de chasse, le pilote évolue dans un univers homogène, tire toujours dans l'axe de l'appareil et le pointage s'opère grâce au déplacement de l'engin tout entier et non avec une tourelle tous azimuts ;

– les capacités techniques et industrielles ne permettent pas de produire un acier à blindage de la résistance voulue sans augmenter le poids de l'appareil. En l'état du programme, le nouvel engin approcherait le tonnage d'un Renault FT, ce qui lui fait perdre toute raison d'être.

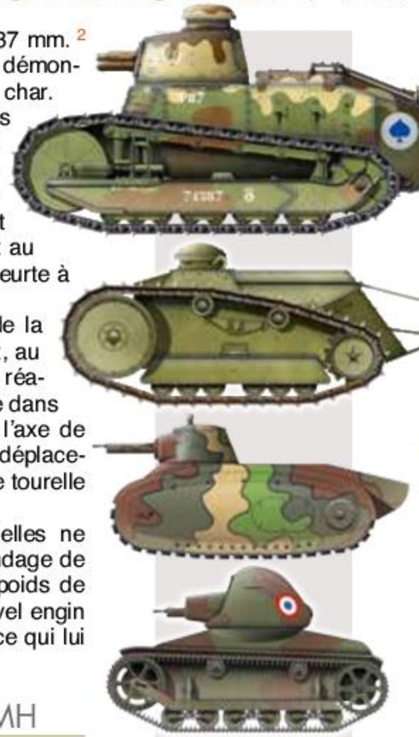
Une mystérieuse réalisation FAMH

En dépit de cette évidence, les Forges et aciéries de la Marine à Homécourt (Saint-Chamond) s'essayent à construire au début des années vingt un char monoplace, né de l'imagination du colonel Rimailho.[3] Et en été 1921, *Le Figaro* professe que « *nous verrons peut-être un jour celle-ci* [l'infanterie] *tout à fait transformée, un char léger individuel, un fantassin blindé pourvu d'une arme automatique et conduisant un moteur lilliputien* ».[4]


Tracés constructeurs reproduits à l'échelle **1/48**

(Archives DGA retrouvées et nettoyées par Jean-Pierre Valantin)

CHAR LÉGER RAPIDE (MONOPLACE) AEM À TOURELLE
Aucune archive texte n'a hélas été retrouvée à ce jour sur ce projet dont la date même — vers 1937 présumons-nous — est incertaine. Le peu que l'on devine de la chenille fait penser au système Chainrail adopté quelques années auparavant sur les prototypes de VLTT Peugeot 208A, mais il s'agit là d'une pure supposition.


Profils Laurent Lecocq sur notices F. Vauvillier © LL-FV 2021 - Éch. **1/72**

LE CHAR LÉGER ET LES « MICRO-CHARS »
La présentation, à la même échelle, du FT, du char Ford et des projets AEM et Renault bien ultérieurs, est éloquente.

Outre-Manche, le concept du char monoplace destiné à « *constituer l'élément de choc et de mouvement* »[5] des unités d'infanterie fait, lui aussi, long feu. Le char développé par Carden-Loyd s'avère trop peu blindé, doté de faibles facultés de franchissement et l'unique homme d'équipage ne peut s'acquitter de toutes les tâches qui lui incombent. Néanmoins, ce projet avorté apporte un progrès technique majeur pour les chars des années trente : la chenille à pas réduit qui permet une augmentation de la vitesse. Son brevet connaît une importante fortune critique en France avec les blindés construits par la firme de Billancourt.

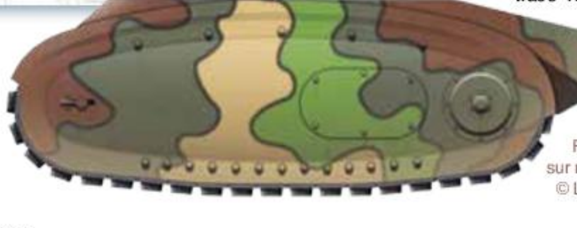
Le concept ressuscite en 1934

Dans l'étude sur la réorganisation de l'armée en date du 8 juillet 1919, la question du « *char de combat du futur* » écarte le principe du char monoplace. Le rédacteur conclut que « *la bataille ne se fera plus contre le fantassin ennemi, mais contre le fantassin ennemi blindé* ».[6] Ainsi, pour lui, l'arme automatique ne sera plus destinée à tuer des hommes mais des chars. Ces considérations mettent en avant la nécessité de disposer d'un « *char à équipage et à armement multiples, à moteur très souple et très puissant, à franchissement suffisant pour circuler sans difficultés dans tous les terrains, et enfin à blindage aussi épais que les disponibilités de force et de poids le permettront* ».

Les détracteurs du char individuel rappellent, à raison, que l'infanterie a vocation à occuper le terrain conquis durant la phase offensive.[7] À ce titre, elle peut être amenée à l'aménager et à s'y enterrer, ce qui est impossible pour un engin, si petit soit-il.

« Un fantassin blindé pourvu d'une arme automatique et d'un moteur lilliputien »

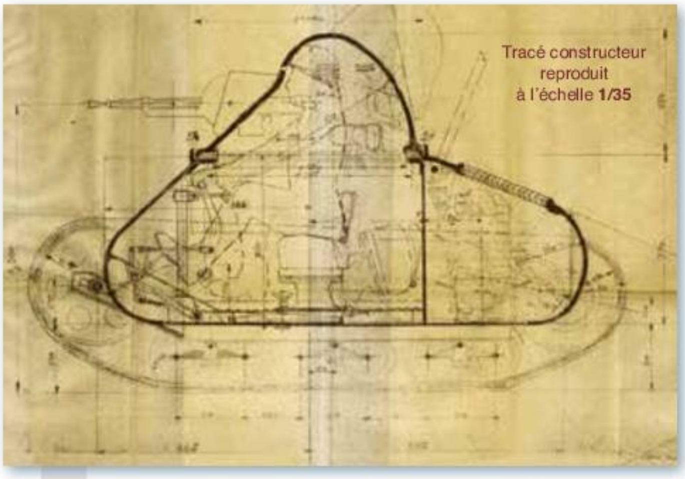
Pourtant, l'intérêt pour le char individuel semble renaître en 1934. Cette année-là, un projet d'engin conçu par les capitaines **Jean Longuevernhe**[8] et **Viot** retient l'intérêt de la section technique de l'infanterie, qui propose d'en faire réaliser une maquette grandeur nature afin de « *porter, en connaissance de cause un jugement éclairé sur la valeur du projet* ». Celui-ci prévoit un blindage moulé de 10 mm aux formes aérodynamiques, des chenilles de type Carden-Loyd et un moteur de 10 chevaux. Son armement se composerait, au choix, d'une mitrailleuse de 7,5 mm, d'une de 13,2 mm ou d'un canon de 25 mm pour un poids total de 3 tonnes. Un masque gyroscopique[9] permettrait l'observation du champ de bataille. Mais ce projet ne semble


Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier © LL-FV 2021 - Échelle **1/35**

---

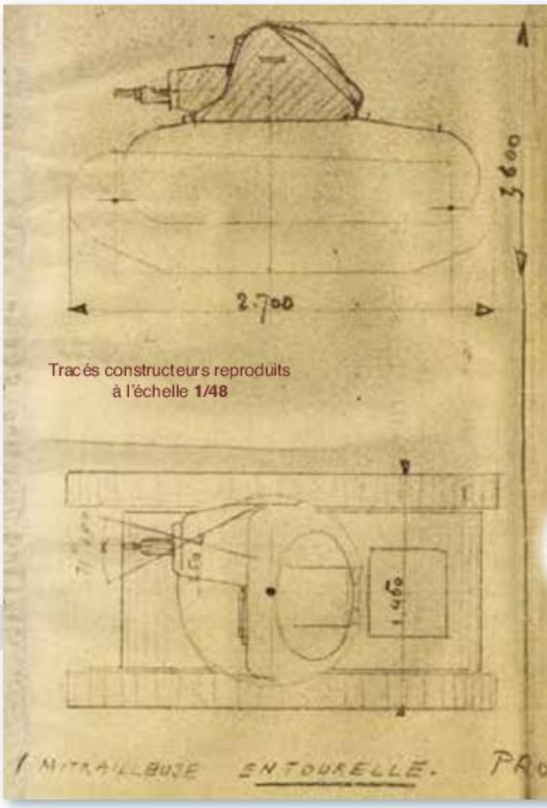
[2] L'obus de 37 mm tiré par le char FT ne produirait pas plus d'effets qu'une grenade défensive. Cette faiblesse fait l'objet de réclamations par l'artillerie d'assaut durant la Grande Guerre.

[3] À ce jour, l'existence de ce char monoplace Saint-Chamond est connue seulement par la note n° 1434 du 23 août 1934 de la section technique de l'infanterie, page 8. Aucune trace visuelle n'en a, à ce jour, été retrouvée.



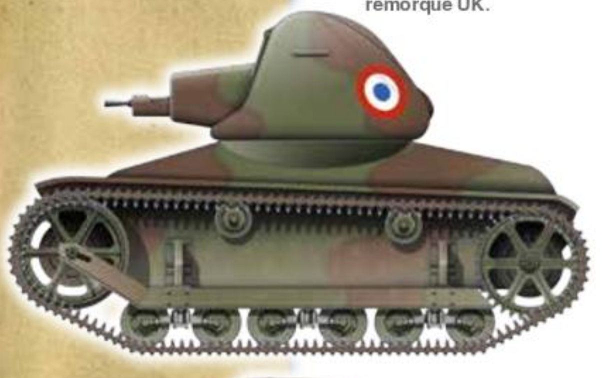
Tracé constructeur reproduit à l'échelle **1/35**

Datée de décembre 1937, voici la coupe, en élévation, du PROJET INITIAL DE « VÉHICULE MONOPLACE» RENAULT à tourelle. Cet engin, qui recevra le code usine DAF1, se révèle particulièrement compact. La poulie de tension est encore d'un modèle particulier de 53 cm de diamètre. Elle sera remplacée par une roue de remorque UK (54 cm de diamètre) sur les projets suivants. *(CDEB Saumur)*



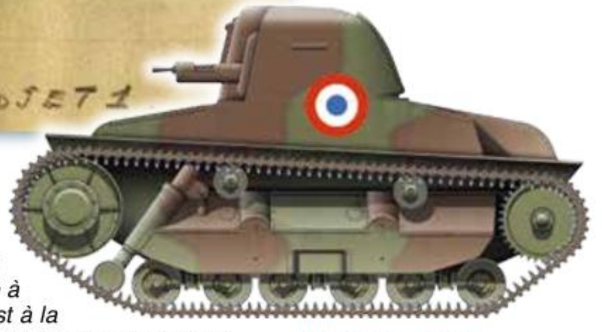
Tracés constructeurs reproduits à l'échelle **1/48**

Ces plans esquissés en trois vues datent de décembre 1939. Le char monoplace RENAULT DAF1 à mitrailleuse sous tourelle est devenu le « PROJET 1 ». Il n'a évolué qu'à la marge par rapport aux tracés de 1937: la principale différence tient à l'inclinaison de la face antérieure du char. *(CDEB Saumur)*



VÉHICULE MONOPLACE RENAULT DAF1 À TOURELLE

Comme le précédent, ce char n'a jamais été construit mais les tracés Renault retrouvés permettent de détailler la suspension projetée, composée d'éléments de série utilisés sur la chenillette UE et sa remorque UK.



VÉHICULE MONOPLACE RENAULT DAF1 À CASEMATE

Notre profil représente le « PROJET B » commenté en page suivante. Pour sa suspension, nous avons imaginé que Renault l'aurait finalement normalisé sur le nouveau modèle à jupes blindées conçu pour la chenillette UE3 et le car blindé DAJ1 *(➡ GBM 124 page 77)*, **avec toutefois une modification significative : barbotin à l'arrière, poulie de tension à l'avant.**

Profils de Laurent Lecocq sur notices de François Vauvillier © LL-FV 2021 - Échelle **1/35**

pas avoir eu de suites et l'on n'en connaît pas de représentation visuelle.

En revanche est connu, par un plan cinq vues relativement détaillé, le projet d'un *char léger rapide* à un homme proposé par l'**AEM (atelier d'études mécaniques)**. L'on ignore tout hélas des circonstances de cette proposition datant, à l'évidence, du milieu des années trente. Et la bataille reprend entre partisans et adversaires du char monoplace. Dans son ouvrage « *Moyens nouveaux, missions inchangées* », un certain Corval disserte sur l'avenir de la cavalerie mécanique française et conclut qu'elle sera tout simplement remplacée par le char monoplace. [10] Plus réaliste, le général Sikorski estime qu'une armée moderne « *ne devrait* [...] *pas remplacer ses combattants à pied par une nuée de chars monoplaces, comme le rêvent de hardis novateurs* ». [11]

Le projet Renault de 1937-1940

Au bureau d'études de Billancourt, on travaille depuis au moins 1937 sur la question. [12] Et, au début de 1940, Renault propose officieusement à l'état-major de l'armée un projet qui n'est d'ailleurs pas celui d'un *char* désigné comme tel mais d'« *un véhicule monoplace destiné à recevoir un mitrailleur qui est à la fois le conducteur* ». Les 2500 kg de l'engin sont mus par un moteur de 30 chevaux. Ce projet est détaillé dans une note du 21 mars 1940 classée « *secret* » dans laquelle est rappelée la genèse du concept de char monoplace, sans qu'il soit fait mention d'un quelconque intérêt opérationnel.

Ce matériel, désigné sous le code-usine **DAF1**, se présente sous la forme d'un FT modernisé et réduit, de 2,70 m de long pour 1,45 m de large. Il dispose de la même architecture cloisonnée entre compartiment de combat et moteur. Tout comme sur son ancêtre, le barbotin entraîne la chenille de l'arrière du véhicule. Cette disposition évite d'occuper le compartiment de combat avec des organes mécaniques (boîte de vitesse et arbre moteur, comme sur le R35, par exemple). Sa coque est constituée de tôles d'acier laminées et cintrées de 20 mm pour l'avant

NOTES

[4] *Le Figaro*, 14 juillet 1921, *La réorganisation de l'armée* par le général Bourgeois, membre de l'Institut et sénateur du Haut-Rhin, page 1.

[5] Lieutenant-colonel Perré, *Essai de classification positive des chars de combat*, in *Revue militaire française*, juillet 1936, page 66.

[6] Pierre Hoff, *Les programmes d'armement de 1919 à 1939*, page 9.

[7] Commandant Pigeaud, étude sur « *la sûreté et le combat* », in *Revue militaire française* du 1er octobre 1923, page 67.

[8] Jean-Albert Longuevernhe (1890-1972) officier d'artillerie ayant servi dans les chars de combat, est blessé trois fois et cité à cinq reprises durant la Grande Guerre. Il est fait chevalier de la Légion d'Honneur en 1920 puis officier en 1965.

[9] En 1937, un dispositif de vision stroboscopique conçu lui aussi par le capitaine Longuevernhe et destiné au char léger FT ne voit pas le jour du fait de sa fragilité et de l'obsolescence du modèle de char qu'il devait équiper.

[10] *Un incompris : Miles. Un naufrageur : Corval*, in *L'action française* du 10 décembre 1935, page 6.

[11] Sikorski, *La guerre moderne*, Berger-Levrault, 1935.

[12] Le plan n° 1 du dossier constructeur est daté de décembre 1937 (archives du Centre de documentation des engins blindés, Saumur). Soulignons à ce sujet que, si le département chars des usines Renault a été nationalisé pour donner l'AMX, Louis Renault s'est hâté de reconstituer un bureau d'études indépendant.

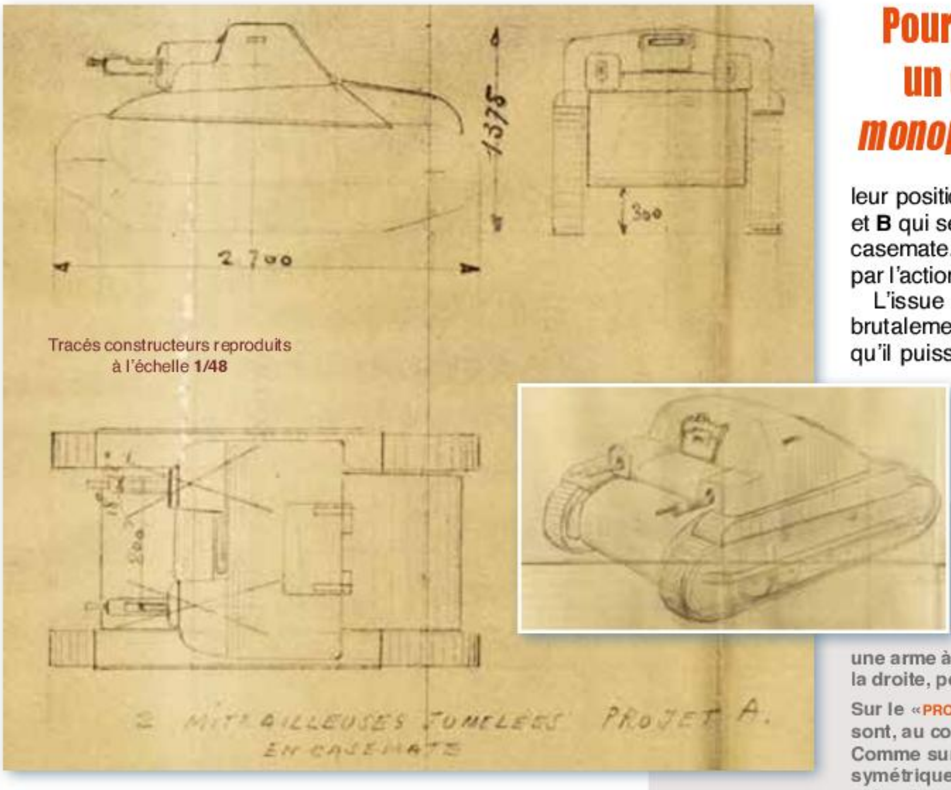
et 10 mm pour le reste de la structure. L'armement, une mitrailleuse MAC 31, est servi sous tourelle « *à l'arrêt du char* ». Moulée en acier à blindage, elle est épaisse de 25 à 30 mm. Afin de tourner en même temps qu'elle, le siège du servant pivote. Derrière lui se trouve la dotation de 10 chargeurs.

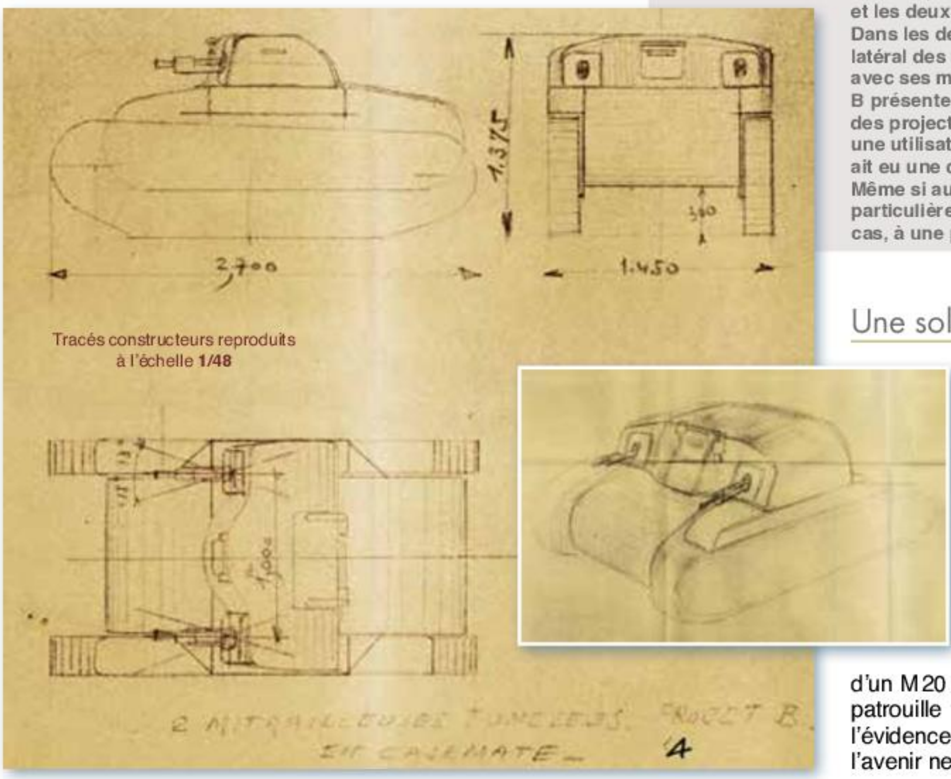
Hormis le barbotin placé à l'arrière, la suspension s'inspire fortement de celle de la chenillette UE dont elle reprend le principe : une poutre supportant trois chariots de galets, avec une garde au sol de 30 cm. À l'avant, la poulie de renvoi serait, d'après les schémas et les cotes afférentes, une roue de remorque UK. Les chenilles sont, elles aussi, celles de la UE et de la UK à pas réduit et comptent 190 maillons par côté. Ce réemploi de pièces existantes montre le souci de Renault de s'inscrire, en cas d'adoption, dans une production de masse rapide.

Développé pour le gabarit moyen d'un soldat, soit un mètre soixante-cinq, le DAF1 à tourelle, designé « **projet 1** », mesure 1,60 m de haut. Afin de réduire la hauteur de l'engin, Renault en propose aussi une version casemate (le « **projet 2** » du bureau d'études, hauteur totale 1,435 m), [13] qui simplifie du même coup la fabrication et en réduit le coût. Au plan de l'armement, le sacrifice de la tourelle est compensé par l'ajout d'une seconde mitrailleuse, leur position relative faisant l'objet des variantes **A** et **B** qui se traduisent par une forme différente de la casemate. L'armement jumelé l'est aussi dans le tir par l'action d'une commande unique.

Pour Billancourt, ce n'est pas un char mais un « *véhicule monoplace* » au rôle non précisé

L'issue de la campagne de mai-juin 1940 met brutalement un terme à l'étude de ce projet sans qu'il puisse être déterminé, en l'état de la maigre documentation retrouvée à ce jour, s'il a réellement suscité l'intérêt du commandement.


Tracés constructeurs reproduits à l'échelle **1/48**


Tracés constructeurs reproduits à l'échelle **1/48**

Véhicule monoplace Renault DAF1 à casemate, décembre 1939

Sur le « projet A », les chargeurs-tambours de 150 cartouches des mitrailleuses sont placés tous les deux vers l'extérieur. Ceci implique d'avoir une arme à alimentation par la gauche et l'autre par la droite, possibilité du reste prévue sur la MAC 31.

Sur le « projet B », les chargeurs-tambours des MAC 31 sont, au contraire, placés tous deux vers l'intérieur. Comme sur le projet A, l'alimentation demeure symétrique mais la disposition facilite leur chargement et les deux armes sont placées plus vers l'extérieur. Dans les deux cas (projets A et B), le débattement latéral des mitrailleuses est le même, assez faible. Mais, avec ses masques de mitrailleuse en retrait, le projet B présente une silhouette plus propice aux ricochets des projectiles ennemis et se montre le plus abouti pour une utilisation opérationnelle, si tant est qu'un tel projet ait eu une chance de voir le jour.
Même si aucun texte ne le mentionne, la forme particulière de la casemate fait penser, dans les deux cas, à une pièce de fonderie. *(CDEB Saumur)*

Une solution à trouver ailleurs

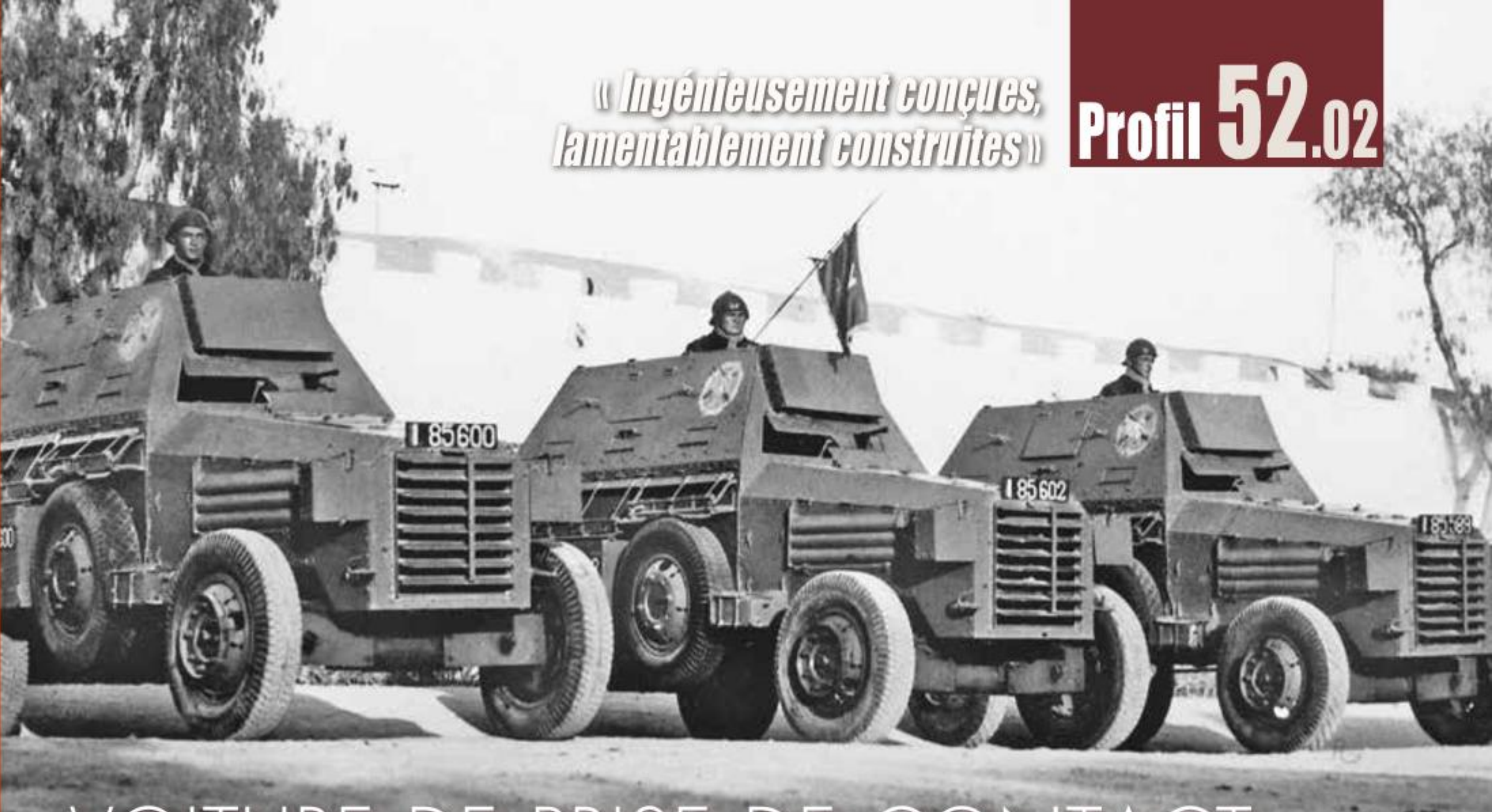
L'idée du blindé monoplace surgira à nouveau après la Seconde Guerre mondiale. En 1952, dans son ouvrage « *Les enseignements de la guerre de Corée* », Camille Rougeron voit dans le développement de la charge creuse la possibilité de remplacer le char de bataille conventionnel par un char monoplace très léger (de 500 à 1 000 kg). Force est de constater qu'il n'a pas fait école, pas plus que le prototype de l'ingénieur Pommelet pourtant armé d'un M20 Super Bazooka ou le VP 90 (véhicule de patrouille 90 km/h) de son homologue Bouffort. À l'évidence, s'il voit le jour, le « fantassin blindé » de l'avenir ne prendra pas cette forme. ■

Note

[13] Les esquisses indiquent 1,375 m mais un plan plus précis (non publié ici) y ajoute, avec réalisme, 6 cm. Notre profil page 31 en tient compte.

« Ingénieusement conçues, lamentablement construites »

Profil 52.02



VOITURE DE PRISE DE CONTACT

Berliet VUDB

Un profil de
Jean Tartare
avec la participation de
François Vauvillier

À la suite de nombreux incidents survenus en 1928-1929 dans le Sud marocain, un programme de modernisation et d'équipement des unités mobiles d'Algérie et du Maroc est lancé en mai 1929. À ce moment, Berliet a déjà fait essayer sa première voiture blindée légère tous terrains. Mais sa version de série, la VUDB, connaîtra bien des déboires au début d'une carrière qui, bien remplie, la conduira jusqu'en Afrique Noire.

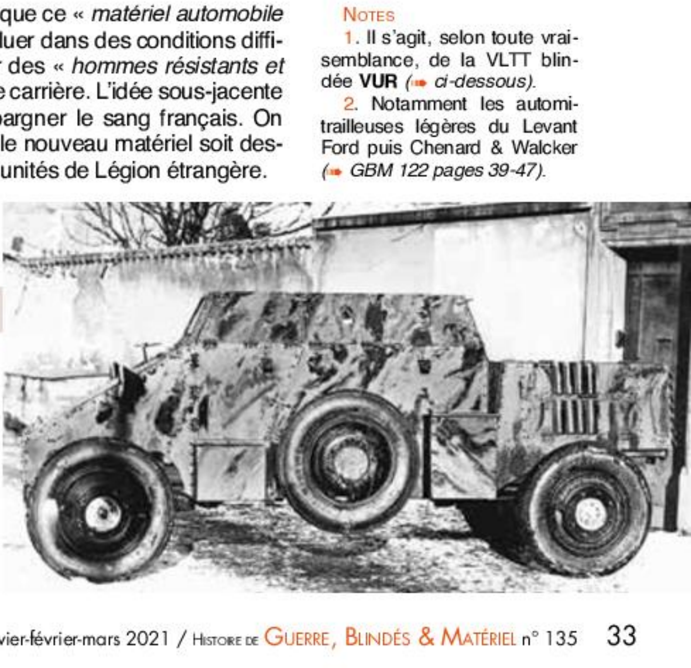
En titre. **Ces trois voitures 85 600, 85 602 et 85 589 arborent le bel insigne à l'hippocampe (modèle définitif) du 6e ESCADRON DU 1er ÉTRANGER DE CAVALERIE. Elles ont sans doute été photographiées à GOULIMINE avant la fin de l'été 1934. Elles seront ensuite versées en Tunisie, au centre d'instruction du régiment qui tient garnison à Sousse** (➠ *page 45*). *(DR)*

Présenté en février 1929, le prototype de « *voiture de combat* » [1] de la firme lyonnaise avait effectué à Colomb-Béchar ses premiers essais avant que se réunisse la conférence algéro-marocaine des 8-9 mai 1929 à Colomb-Béchar. Celle-ci affirme : « *Dans les circonstances actuelles, le moyen le plus propre à assurer la sécurité dans les territoires du Sud et de favoriser la pénétration pacifique, doit être cherché dans l'accroissement du nombre des véhicules blindés mis à la disposition de ces territoires.* »

Une telle modernisation du matériel et son adaptation à la géographie s'inscrivent dans une longue suite de programmes d'armement entreprise depuis une dizaine d'années mais jusqu'alors réalisés à une échelle plus réduite et le plus souvent sans blindage. [2] Le programme de spécifications des futures « *automitrailleuses légères Berliet destinées aux TOE* » est soumis à la signature du ministre le 27 juin.

Le 16 septembre de la même année, le général Debeney informe le résident général du Maroc de la mise en place de crédits pour l'achat de 40 Berliet tous terrains, 40 Panhard (20 automitrailleuses et 20 camions blindés) et 20 camions pour 17 millions de francs. Il est précisé que ce « *matériel automobile spécial* », destiné à évoluer dans des conditions difficiles, doit être armé par des « *hommes résistants et spécialisés* » — donc de carrière. L'idée sous-jacente qui prédomine est d'épargner le sang français. On comprend dès lors que le nouveau matériel soit destiné principalement aux unités de Légion étrangère.

La VLTT BERLIET VUR à moteur arrière est produite à deux exemplaires, dont un blindé (*ci-contre*), **constituant une manière de prototype pour la future VUDB : même moteur mais voiture plus petite et configurée en trois volumes. Détails dans *Tous les blindés de l'armée française 1914-1940*, F. Vauvillier, H&C 2020, page 125.** *(FAMB)*



NOTES

[1] Il s'agit, selon toute vraisemblance, de la VLTT blindée **VUR** (➠ *ci-dessous*).

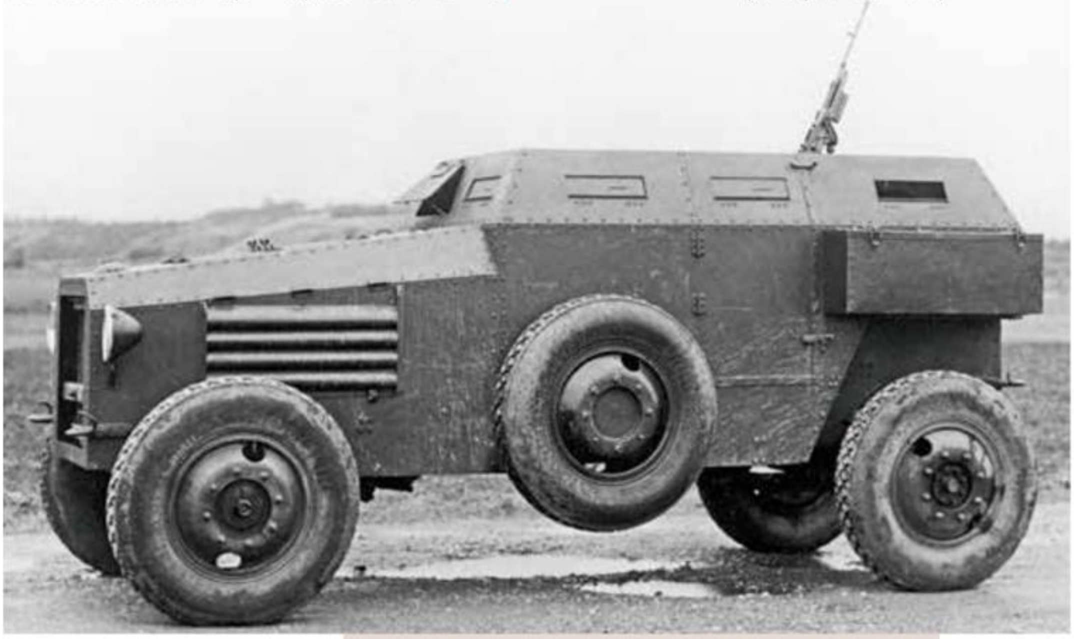
[2] Notamment les automitrailleuses légères du Levant Ford puis Chenard & Walcker (➠ *GBM 122 pages 39-47*).

Cette importante commande de 100 véhicules[3] répond aux trois types de missions dévolues aux unités du Sud marocain : escorte, reconnaissance et combat. L'articulation des moyens doit comprendre des unités de cavalerie qui se verront dotées principalement de Berliet — pour la reconnaissance — et appuyées par des moyens de combat (automitrailleuses Panhard et soutien porté). Les autres unités sont des compagnies montées d'infanterie constituées, à l'inverse, par un fort contingent porté et quelques véhicules de prise de contact.

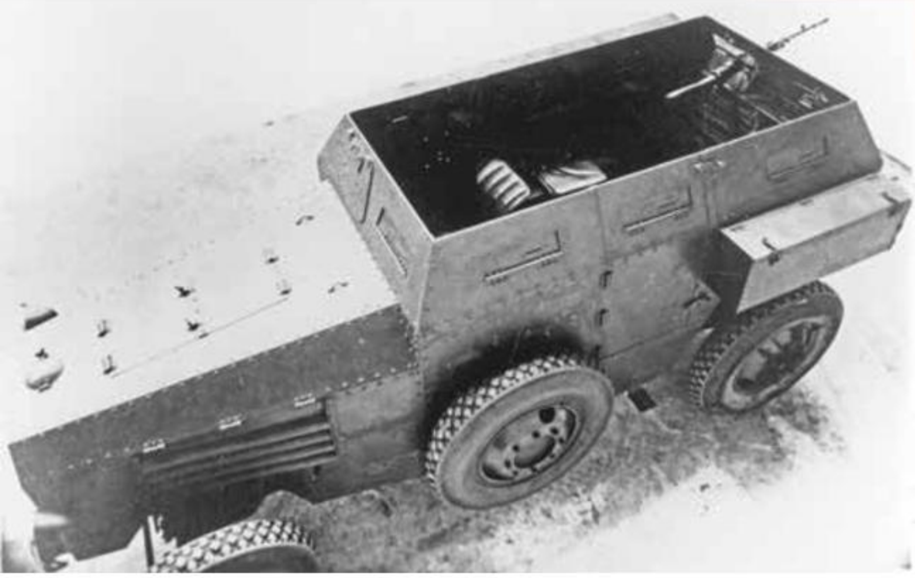
Pour le général de Gail, cette étude de l'EMA (état-major de l'armée) « *donne l'impression d'une certaine méconnaissance des régions dans lesquelles les unités motorisées auront à s'employer* » (1er octobre 1929). Il considère comme une nécessité absolue la présence de groupements mixtes mêlant Européens et indigènes et estime que le matériel en question doit être en priorité donné aux escadrons de cavalerie et non à des « *légionnaires hâtivement instruits* ». De même, de Gail ne comprend pas la distinction réalisée entre compagnies montées et escadrons dont les missions « *se confondent dans l'application* ». Proposant une motorisation progressive,[4] il envisage de doter d'abord les escadrons du 7e groupe d'automitrailleuses de cavalerie (GAMC) des nouvelles AMC[5] tout en procédant d'abord à des essais du matériel et d'en tirer une doctrine d'emploi.

Le 1er bureau de l'état-major des troupes du Maroc évoque également les difficultés à aller trop vite dans la motorisation des unités, notamment de Légion. « *Cette motorisation de trois compagnies montées et de deux escadrons de Légion* » pose le problème des effectifs dont les éléments doivent être sélectionnés avec attention afin d'éviter « *par un jour de bombe ou de cafard, de conduire une ou plusieurs blindées chez Belkacem ou chez les Taibi* ». Il conclut en estimant que la motorisation « *n'est pas une panacée* » et qu'il faut « *constituer les détachements mixtes que nous prônons depuis trois ans dans le Sud marocain : sections de Sahariens, éléments légers, rustiques et robustes, qu'appuierait et recueillerait au besoin un solide noyau de légionnaires en camions ou sur voitures de combat.* » (27 septembre 1929).

Éviter qu'un jour de cafard, un légionnaire ne conduise une des blindées chez Belkacem



La VUDB de **TÊTE DE SÉRIE** dans sa configuration initiale, à blindages bas. Le FM est un Hotchkiss. La tôle à quatre ondulations recouvrant la ventilation latérale du moteur sera réduite à trois ondulations sur le véhicule en configuration finale. *(Fondation de l'automobile Marius Berliet)*



Voiture de prise de contact Berliet VUDB

Moteur initial : Berliet MLSB 6 cylindres 70 x 109 mm de 2 517 cm³ délivrant 42 chevaux. *Insatisfaisant, remplacé en 1932-1933 par un* Berliet 4 cylindres 90 x 130 mm de 3 308 cm³ (type équipant d'origine les VUDB 4) délivrant 43 chevaux.
Boîte de vitesses : 8 + 2 AR
Vitesse instantanée : 55 km/h
Consommation : 54 litres aux 100 km
Autonomie : 350 km (190 litres d'essence à bord)
Poids total en ordre de marche : 4950 kg
Blindage : 7 mm maximum
Équipage : 3 hommes
Armement : 2 fusils mitrailleurs pouvant tirer par diverses embrasures, approvisionnés à 2000 coups chacun
Empattement : 3,07 m
Voie avant : 1,595 m
Voie arrière : 1,420 m
Longueur hors-tout : 4,16 m
Largeur : 1,94 m
Hauteur : 2,15 m

NOTES

[3] Pour les VUDB, le chiffre sera rapidement porté de 40 à 50 voitures (le Maroc en avait demandé 60).

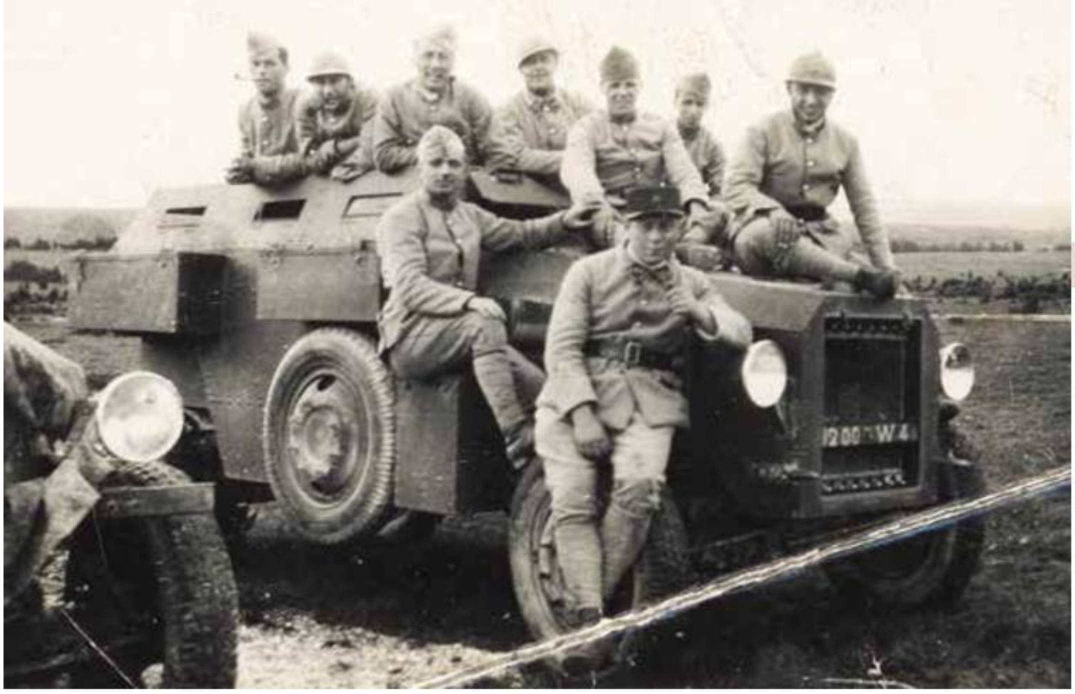
[4] « *Pour les compagnies montées, je vois bien que c'est à leurs mulets qu'on en veut (question d'économie) mais est-ce vraiment prudent d'en démunir le Maroc du moment que l'on s'est engagé dans la montagne ! [...] Ce sont les dernières à motoriser* », note n° 691/C, TOM, commandant de la cavalerie au Maroc, 1er octobre 1929.

[5] Chez le constructeur, les VUDB sont, formellement, des « *voitures de prise de contact* », désignation qui semble issu d'une ébauche de programme antérieur et les rattachent aux prémisses des AMR de la métropole. Dans les correspondances, elles seront successivement désignées *automitrailleuses légères* (programme, 1929) et, en unités, *Berliet tous terrains*. Pour l'administration centrale, elles sont d'abord classées **AMC** (de cavalerie) puis, à compter de 1932-1933, **AMR** (de reconnaissance) et, enfin, peu avant 1939, **AMD** (de découverte).

[6] Le 18 octobre 1929, le 5/1er REC, qui stationne à Ksabi (avec l'état-major du groupement de Légion), reçoit pour ordre de former un peloton à destination de Meknès. Ce peloton sera relevé à partir du 1er février 1930 par le reste de l'escadron.

[7] De Causans, alors à Lyon chez Berliet, suit la question des voitures de dragons portés.

[8] Le chef d'escadrons Dario succède au lieutenant-colonel Chevrier *(➠ GBM 131 page 53).*



Lors de ses premiers essais en corps de troupe en métropole, au second semestre de 1929 semble-t-il, la VUDB de TÊTE DE SÉRIE 1200 W4 comporte encore ses blindages bas mais un second coffre a été ajouté à l'avant droit. *(Coll. F. Vauvillier)*

Finalement, le 17 décembre, le ministre de la Guerre André Maginot décide de procéder durant l'année 1930 à la motorisation du 5e escadron du 1e régiment étranger de cavalerie (5/1er REC) [6] et de la 2e compagnie montée du 2e régiment étranger d'infanterie (2/2e REI) et à la modernisation du 27e escadron d'automitrailleuses de cavalerie (27e EAMC) et du 6/1er REC. Ces unités, dotées d'un matériel nouveau, doivent permettre de rechercher « *les formules nouvelles d'emploi d'unités automobiles blindées* [...] *non seulement pour le Maroc, mais encore pour les autres théâtres d'opérations extérieures et le Sahara* ». (17 décembre 1929)

Cette réflexion aboutit à un programme de formation devant débuter le 1er décembre 1929 et s'étalant sur quinze semaines. Il comprend :

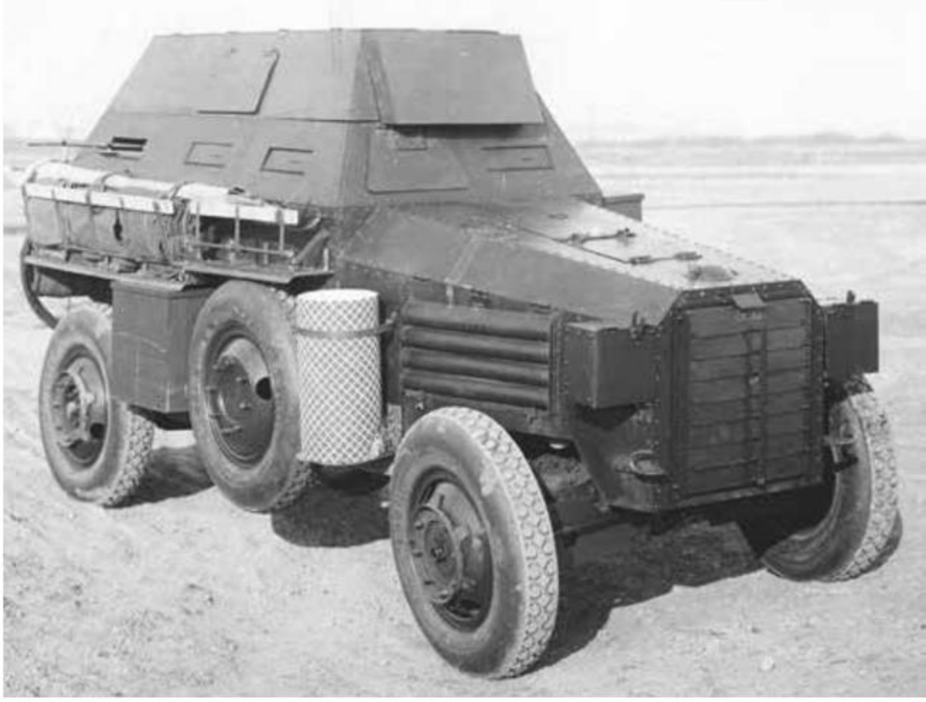
– une première phase d'instruction à Meknès : au 7e GAMC pour les unités de cavalerie et au 62e bataillon de chars de combat (BCC) pour la compagnie d'infanterie de Légion (un peloton) ;

– une deuxième phase, pratique, jumelée avec un peloton d'AMC ;

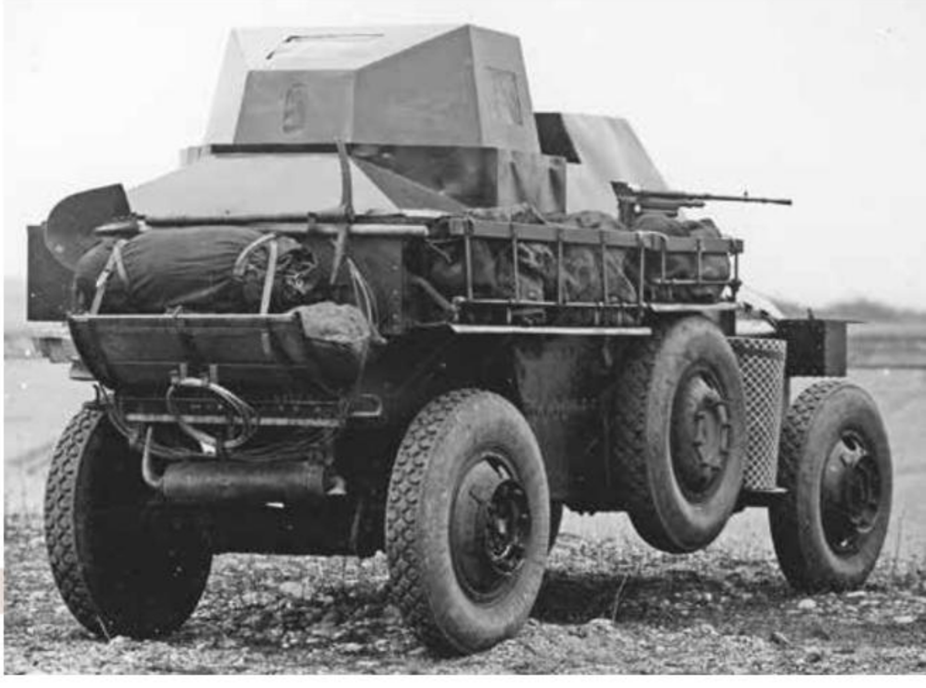
– une troisième phase, d'application en unité (avec du matériel des escadrons d'AMC), en attendant l'arrivée des nouveaux véhicules.

Le 14 janvier 1930, le général de Gail précise que « *le matériel actuel permet de faire une instruction de fortune qui ne peut être que transitoire* » et demande que le 7e GAMC, qui fait l'école de conduite sur son matériel de manœuvre, soit doté de nouveaux véhicules tous terrains pour éviter un déchet trop grand dans sa dotation et dans celle des nouveaux véhicules lorsqu'ils arriveront. Parallèlement, des officiers et des sous-officiers seront envoyés chez Berliet et Panhard pour recevoir une formation technique. Dans le même temps, les échanges officiels et informels se poursuivent avec la métropole. Ainsi, le 8 avril 1930, le chef d'escadrons de Causans [7] écrit à son homologue du Maroc, Dario, [8] qui commande le 7e GAMC :

« *26 châssis sont terminés. Les blindages sont en montage chez Fichet à Sens. Berliet voudrait faire réceptionner les châssis au poids de route. Les Forges veulent réceptionner les voitures munies de leur blindage. La lutte est engagée.* [...] *On en est à 4,5 tonnes, après incomplet chargement. Avec ce*



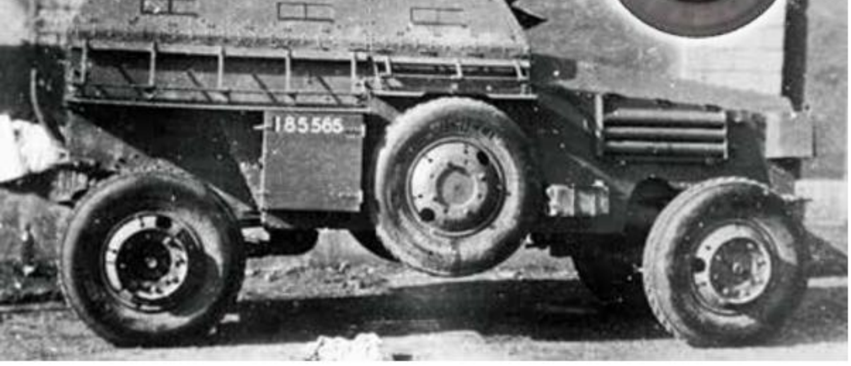
Photographiée le 7 janvier 1930 par les soins de l'usine Berliet, la même VUDB de TÊTE DE SÉRIE a reçu des blindages deux fois plus hauts (ici simulés en contreplaqué) et des rateliers à paquetage sur le long du côté droit de la caisse. Au total, la voiture s'alourdit considérablement. *(FAMB)*

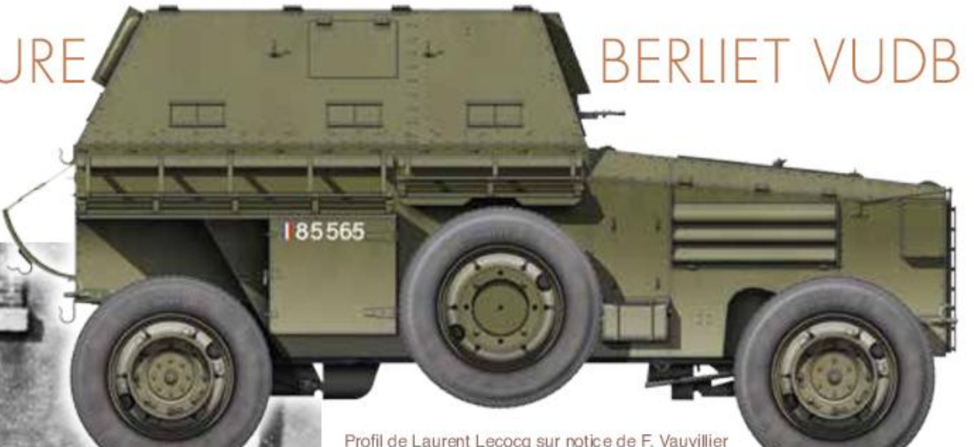


Non datée mais réalisée sur la même voiture de TÊTE DE SÉRIE et à l'évidence photographiée elle aussi au tout début de l'année 1930, cette version dotée de deux tourelles ouvertes simulées en contreplaqué ne sera pas retenue. Et la disposition de l'armement sur la VUDB de série demeurera un problème mal réglé. *(Fondation de l'automobile Marius Berliet)*

LA VOITURE BERLIET VUDB

Vue probablement au cours des manœuvres de septembre 1930 en métropole, servie par des cavaliers du 11e EAMC, voici la VUDB de tête de série dans son apparence définitive, prête à traverser la Méditerranée. *(DR)*





Profil de Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/35**

Voiture de prise de contact Berliet VUDB, tête de série, métropole 1930

Après avoir reçu le numéro temporaire d'usine 1200 W4 (le 4 désignant la région lyonnaise), la première VUDB reçoit l'immatriculation militaire 85565, ce qui fait d'elle la voiture de tête de série : en effet, aucun prototype n'est construit, une pratique non exceptionnelle au cours des années vingt et trente. Sur la foi de prototypes de modèles antérieurs — en l'occurrence la VUR blindée —, des commandes de série sont passées aux constructeurs sans évaluation préalable. On comprend mieux, dans ces conditions, les mécomptes de certains modèles, comme la VUDB qui sera pourtant construite à 50 exemplaires pour l'armée française plus 12 pour l'armée belge.

poids elles ramperont, s'enliseront, casseront et ne sont pas susceptibles de donner satisfaction. Mon impression est qu'elles ne partiront pas, si la commission de réception a quelque peu le sens des réalités [vis-à-vis de ce] *matériel non encore au point et rendu monstrueusement lourd du fait de l'imagination débordante du 1er bureau de l'EMA.* »

L'auteur poursuit et prédit les difficultés auxquelles seront confrontées les futurs utilisateurs. Le 30 avril, le chef d'escadrons Dario résume la situation : « *il s'agirait bien d'un matériel raté !* »

Mise en place et formation

En mai 1930, le 5/1er REC du capitaine Rapp est à Meknès. [9] Alors que les pelotons Soula et Mondary sont à l'instruction, les pelotons Lennuyeux et Chevalier sont détachés auprès du 27e EAMC (Ksar-es-Souk) et du 17e EAMC (Bou-Denib). [10] En juin 1930, le processus de formation des équipages continue à Meknès au sein du centre d'instruction automobile. [11] Les lieutenants Blanc (du 27e EAMC) et Soula (du 5/1er REC) sont envoyés en stage chez Berliet. Les véhicules se font attendre. [12] Une école de peloton destinée au « *dressage des automitrailleurs* » est parallèlement créée. Elle est placée sous les ordres du capitaine Gache. [13] En juillet, le 5/1er REC gagne Ksar-es-Souk avec deux de ses pelotons (White). Les pelotons Soula et Mondary achèvent leur instruction théorique et pratique.

Avant d'être expédiées au Maroc, les VUDB participent aux manœuvres en métropole

En métropole, une note de l'EMA du 8 août demande à voir participer aux manœuvres de septembre les nouveaux matériels au nombre desquels figurent les « *Berliet du Sud marocain* ». Les vingt premières voitures doivent être réceptionnées le 18 août à Lyon et quatre d'entre elles, dont une TSF, seront mises à la disposition de la 2e direction (cavalerie) pour essais. [14] Dans le même temps, le général de Gail, évoquant « *des retards prolongés de livraison et les défectuosités du matériel Berliet* », demande « *à ne pas apporter de modifications au matériel* [et] *approuve l'utilisation intensive des White du 7e GAMC* » (26 août). Le 29 est donnée une première organisation des unités : [15]

– *en Algérie* : un escadron de Légion motorisé (6/1er REC) [16] comprenant deux pelotons Berliet (dix voitures et deux en réserve au PHR), un peloton Panhard (quatre ?) [17] et un soutien porté (camionnettes Laffly) ;

– *au Maroc* : un escadron AMC (27e) et un escadron de Légion (5/1er REC) sur le même modèle (trois pelotons de cinq Berliet, un peloton de quatre Panhard et un soutien porté sur camions blindés). En outre une compagnie montée de Légion (2/2e REI) doit disposer d'un peloton Berliet (cinq voitures), de deux pelotons Panhard (huit voitures) et d'un peloton porté sur camions blindés.

L'ensemble doit être renforcé, à terme, par un détachement du train de 20 camions blindés Laffly. [18] Chacune des unités disposera en outre d'un atelier mobile. Les ateliers fixes seront répartis entre Colomb-Béchar, Bou-Denib et Marrakech. Le général Weygand souligne dans ces notes que ce matériel doit être pris en compte avec « *toutes les précautions désirables et interdit formellement la livraison des matériels modernes aux unités engagées sur le front* ».

■ *Escadron motorisé type Sud algérien* *(transformation différée)*		***VUDB***
6/1er REC	2 pel. de 5 VUDB (+ 2 au PHR)	12
■ *Escadron motorisé type Sud marocain*		
5/1er REC	3 pel. de 5 VUDB (+ 2 au PHR)	17
27e EAMC	3 pel. de 5 VUDB (+ 2 au PHR)	17
■ *Compagnie montée de Légion type Sud marocain*		
2/2e REI	1 pel. de 5 VUDB (+ 1 au PHR)	6
Total		***52***

À la fin du même mois, le chef d'escadrons Dario rend compte de la mission des lieutenants Soula et Blanc auprès des usines Berliet (du 15 juin au 15 août) qui, à l'image du commandant de Causans, font des remarques identiques. [19] Le commandant du 7e GAMC anticipe donc une mise en place « *délicate* » et plus tardive que prévue. Le 12 novembre, il écrit : « *le style embarrassé des uns comme des autres laisse transparaître en même temps que le souci de*

Notes

[9] Le 5e escadron dépend, comme le 6e, du groupement d'escadrons motorisés du 1er REC (lieutenant-colonel de Courson). Le régiment dont la portion centrale (avec deux escadrons) est à Sousse en Tunisie, a quatre de ses escadrons formant corps au Maroc. Faute de crédit pour l'implantation du régiment à Sidi-Bel-Abbès, cette situation va perdurer.

[10] Le peloton Lennuyeux (trois White) participe, avec le peloton Dumez (même composition) du 17e EAMC et une section du 61e BCC (lieutenant Lamourère), à la reconnaissance de Dar-el-Beida le 21 mai.

[11] Une première voiture Berliet tous terrains, la **85 451** (type non précisé) livrée au 27e EAMC connaît ses premières pannes mécaniques entre Casablanca et Rabat.

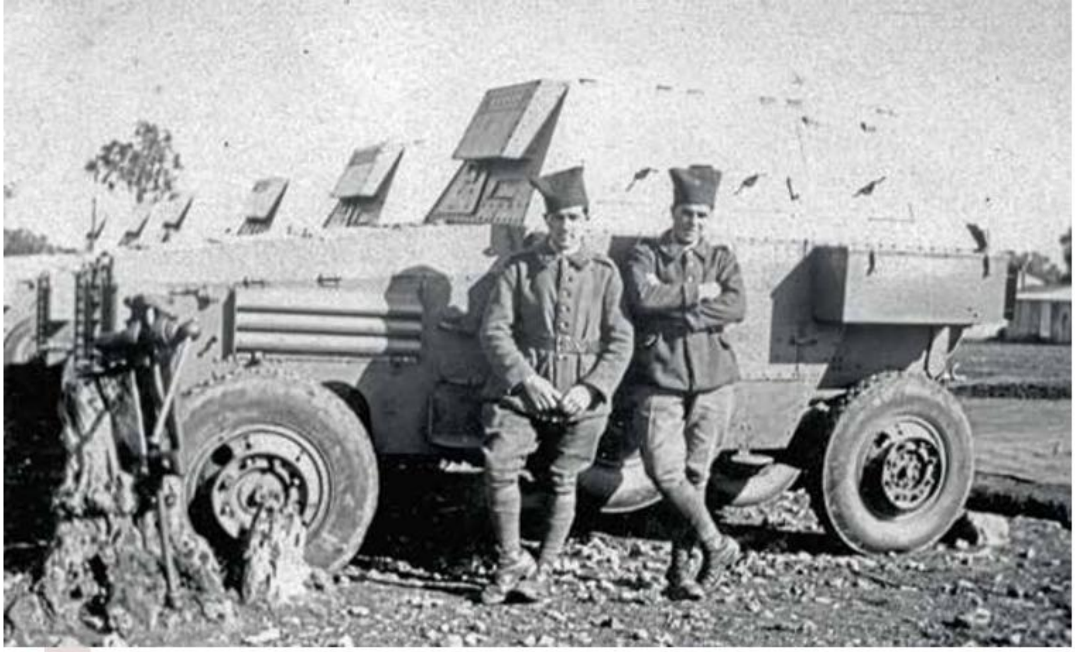
[12] « *En raison du retard apporté à la sortie d'usine, tout fait prévoir qu'en dehors du 5e escadron, aucune autre unité de cavalerie ne sera motorisée, même partiellement, avant 1931* ». Note n° 604 I/O, CSTM, EM, 1er bureau, général Vidalon, 26 mai 1930.

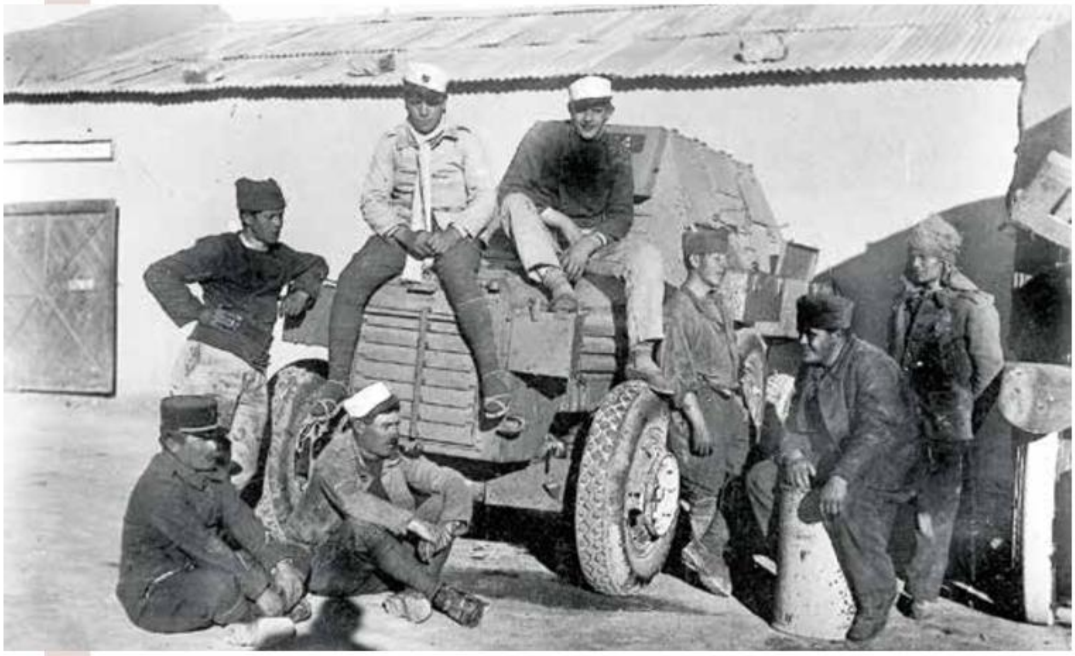
[13] Affecté depuis 1925 au groupe d'escadrons d'automitrailleuses de cavalerie (GEMAC) du Maroc après avoir servi au Sénégal, en Mauritanie et dans le Sud algérien. Il commandera le 17e EAMC en 1932.

[14] Les équipages seront fournis par le **11e EAMC** (notes n° 8532-1/11 du 8 août et n° 1480-4/2 du 11 août 1930.

[15] Notes n° 9168 et 9169-1/11 de l'EMA, bureau de l'organisation et de la mobilisation de l'armée.

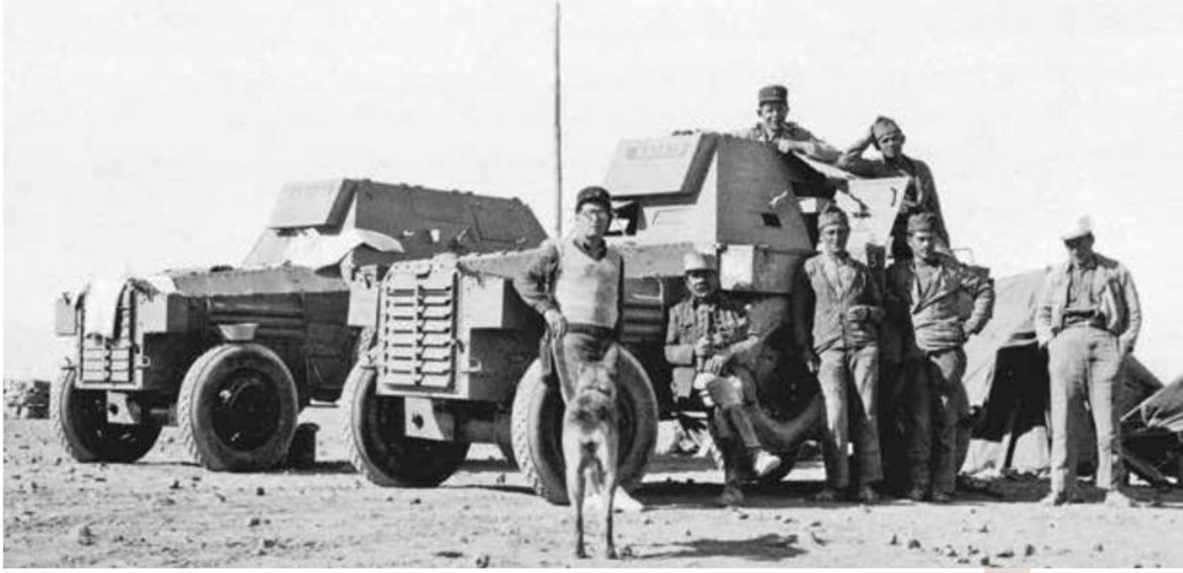
[16] Sa transformation, faute de matériel en nombre suffisant, est différée par rapport à la programmation initiale.





En haut. **À Meknès en 1930, ces deux automitrailleurs du 17e EAMC prennent la pose devant les nouvelles arrivantes. Ce cliché ne doit pas nous induire en erreur : l'escadron de Meknès n'a jamais perçu de VUDB pour lui-même, mais il a servi de centre d'instruction aux légionnaires du 5/1er REC à qui ces voitures sont destinées.** *(Coll. Guy François)*

Ci-dessus. **Cette fois, ce sont des LÉGIONNAIRES qui se sont attroupés autour d'une Berliet nouvellement livrée. Sans indication de lieu ni d'unité, l'on est tenté de voir ici des hommes de la compagnie montée motorisée du 2e REI.** *(Coll. François Vauvillier)*



Daté sous réserve de 1931 mais non situé, ce cliché inexpliqué montre des officiers portant l'ancre coloniale au képi (?) et les voitures 85 589 et 85 603 qui, un peu plus tard, appartiendront respectivement au 6e et 5e escadrons du 1er REC. *(Coll. F. Vauvillier)*

rejeter certaines responsabilités sur l'employeur et sur l'exécutant, l'existence de doutes sur la valeur du matériel et de sous-entendus qu'il convient de dissiper avant de se risquer à employer des unités ainsi équipées. » Et d'achever sur ces mots : « *il est impossible d'engager des combattants sur des données aussi équivoques.* »[20]

Pour répondre à ces «*sous-entendus*», une commission chargée d'étudier « *les caractéristiques techniques et les conditions d'emploi possibles du matériel blindé Berliet tous terrains* » est mise en place sous les ordres du colonel d'Humières, commandant provisoirement la cavalerie du Maroc, et du chef d'escadrons Dario.[21] La spé-

Notes

[17] Étant entendu qu'il est question ici des futures AMC Panhard TOE (voitures spéciales 165) dont 20 sont en commande, et non des trois vieilles X46 semi-blindées dotant déjà l'un des pelotons du 6/1er REC.

[18] Ces derniers, indiqués « *à l'étude* », ne seront finalement pas commandés. Il se serait probablement agi de **Laffly LK 64** analogues aux deux exemplaires construits, pour poste ER27-ALT (➠ *Tous les Laffly*, F. Vauvillier, H&C 2019, page 30).

[19] On y apprend en outre, que le plancher en sapin des véhicules doit être changé au profit du chêne, qu'il est impossible de tirer par « *la fenêtre de devant (à cause du tableau de bord) ni aux fenêtres arrière (à cause des coffres à FM et à vivres). Les deux fenêtres qui sont à la hauteur du conducteur sont inutilisables pour le tir* ». Compte-rendu n° 4 491/D du chef d'escadrons Dario au général commandant la cavalerie du Maroc, 21 août 1930.

[20] Le même jour, le chef d'escadrons Dario s'inquiète du rayon de braquage de la voiture et de sa capacité à être remorquée : « *les deux roues d'un même côté sont solidairement entraînées par deux arbres de transmission attaqués par le même pignon* [...] *Ces deux roues tournent donc obligatoirement à la même vitesse.* » (n ° 4 636/D, TM, GEAMC du Maroc, 12 novembre 1930.

[21] Note n° 726 0/3, CSTM, EM, 20 novembre 1930.

cificité du matériel est exprimée le 18 décembre par d'Humières qui présente en premier lieu les défauts de protection des voitures Berliet. Ceux-ci doivent être compensés par la mobilité et l'appui mutuel. Les difficultés techniques liées au tout terrain impose l'adoption du **peloton à cinq voitures**, permettant d'avoir suffisamment de personnels pour « *résoudre les incidents de marche* ». L'objectif est de couvrir un front de 1000 mètres sur 300 mètres de profondeur (portée pratique des FM 24/29 dotant ces blindées).

Cette présentation se poursuit par l'étude de l'**escadron motorisé type Sud marocain** composé de quatre pelotons de combat (trois légers en Berliet et un peloton lourd) et un peloton hors-rang (PHR). Chacun des pelotons légers, dotés de deux groupes de deux voitures et d'une voiture TSF, comprend également une voiture de liaison non blindée. D'Humières précise que pendant l'instruction, une attention soutenue doit être portée aux conducteurs et en particulier à « *leur éducation de l'oreille et sur l'emploi du compte-tours* ».

À la fin de l'année 1930, la commission sur l'emploi des Berliet rend ses conclusions. Elle considère que le peloton léger ne doit pas être dissocié et rappelle qu'en raison de la faiblesse de la protection, l'appui mutuel des cinq voitures est nécessaire. Faute d'inverseur et par manque de protection, les Berliet doivent être précédées par des pelotons lourds (type White ou White-Laffly) pour l'ouverture d'itinéraire, en particulier dans les gorges. En outre, inadaptée en raison de son manque de vitesse et par la fragilité de ses organes mécaniques (embrayage), la Berliet ne peut escorter de convoi. Sa consommation sur route est évaluée à 35 litres pour 100 km, mais l'emploi du réducteur sur mauvais terrain implique une hausse de la consommation (0,8 à 1 litre par km).

Conjointement à l'élaboration des principes d'emploi, la situation des unités évolue. En septembre 1930, le 27e EAMC, dont les pelotons Blanc et Noguès sont à Meknès pour percevoir le nouveau matériel, prend la relève du 17e EAMC à Bou-Denib. Ce dernier laisse un de ses pelotons à Erfoud [22] et donne en consigne deux voitures [23] au 5/1er REC à Ksar-es-Souk. [24] Le 16 décembre, le 27e EAMC, dont les Berliet tous terrains sont arrivées en octobre, [25] rend compte que deux de ses pelotons (2e, Rolland et 4e, Blanc) seront prêts le 25 si l'armement et le matériel manquant arrivent et que son 3e peloton (Noguès) termine l'instruction individuelle. [26]

Le 5/1er REC stationne en juin à Meknès ; son 1er peloton est alors à Ksar-es-Souk et son 2e à Bou-Denib. Deux de ses pelotons entament l'instruction sur Berliet, de même que le peloton Gambiez de la 2/2e REI (en décembre).

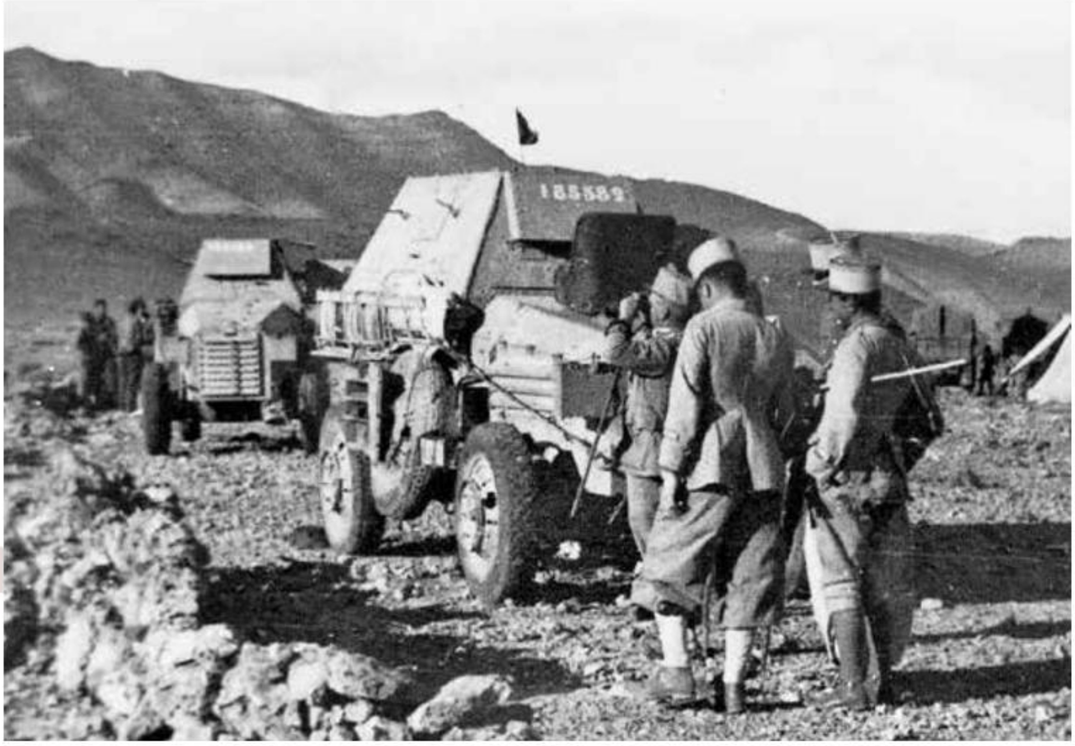
1931, les premières expériences en condition opérationnelle

Au début de l'année 1931, quatre unités sont ainsi dotées théoriquement de Berliet VUDB, en neuf pelotons : trois au 27e EAMC et au 5/1er REC, deux au 6/1er REC et un à la 2e compagnie montée du 2e REI (➡ *tableau page 36*). [27] Ces éléments sont à la disposition des confins algéro-marocains (CAM) du général Giraud (PC à Bou-Denib).

Incidemment, la Berliet VUDB donne naissance au peloton à cinq voitures

Cette mise en place et l'articulation des unités ne se réalisent pas sans problèmes et la situation du 7e GAMC apparaît comme des plus précaire. En effet, suite aux échanges et aux mutations de véhicules dans les différentes unités, les déficits sont criants, le groupe a perdu 14 automitrailleuses : six White au 1er REC, trois à la compagnie montée et cinq blindages ont dû être démontés au profit des véhicules de la CAT (White-Saurer). [28] Lorsque le général Giraud demande le renforcement de la compagnie montée de Légion, le commandant Dario s'en inquiète et estime « *que la motorisation du Maroc ne doit pas avoir pour première conséquence de mettre à bas les unités automobiles régulières* ». [29]

Stationné à Bou-Denib, le **27e EAMC** du capitaine



Les chefs de peloton du 27e EAMC au rapport, quelque part dans le Sud marocain entre 1931 et 1933. Repeinte en ocre jaune clair, la VUDB 85582 appartient au 2e peloton et le fanion qui la surmonte identifie peut-être la voiture du lieutenant Rolland. *(Coll. Noguès)*

Notes

[22] Le peloton Dumez, qui rejoindra Meknès en mars 1931.

[23] Les AMC White TBC **40909** et **15161**.

[24] En attendant l'arrivée des Berliet, le 5/1er REC voit l'un de ses pelotons constitué par du matériel White (issu des 7e et 17e EAMC.

[25] « *La base de Casablanca a signalé ce matin que le vapeur* Médie *parti le 20 de Marseille transportait 22 tonnes d'autos blindées. Je suppose qu'il s'agit des voitures Berliet annoncées par le Ministre* ». Lettre du général Noguès (renseignements communiqués par le général Vidalon, CSTM) au sénateur Albert Mahieu n° 1690 CM, 24 septembre 1930.

[26] Il rejoindra Bou-Denib en janvier 1931. Quant à lui, le 1er peloton est sur White.

[27] Mais avec les deux voitures de volant manquant au 6/1er REC (50 VUDB au total). D'autre part les escadrons ne sont pas alors dotés de tous leurs véhicules de service ni de leurs autres voitures de combat nouveau modèle (les Panhard TOE et les CBP ne sont pas encore livrés). Le 2 février 1931, le 5/1er REC attend ainsi une voiture de tourisme et trois camionnettes. Les personnels du peloton de la 2/2e REI sont arrivés au 62e BCC le 1er décembre. Les lots de bords des véhicules arrivent de métropole le 30 décembre et sont incomplets.

[28] Six autres ont été transformées en White allégées.

[29] Chef d'escadrons Dario, TOM, GEAMC du Maroc, 6 février 1931. En avril, les 7e et 17e escadrons sont dépourvus de TSF depuis deux ans. Le général de Gail suivra son avis.

[30] Le 6 février 1931, le 27e EAMC dispose de 6 White (dont 4 au 1er peloton qui ne participe pas aux opérations de Taouz) et 17 Berliet TT.

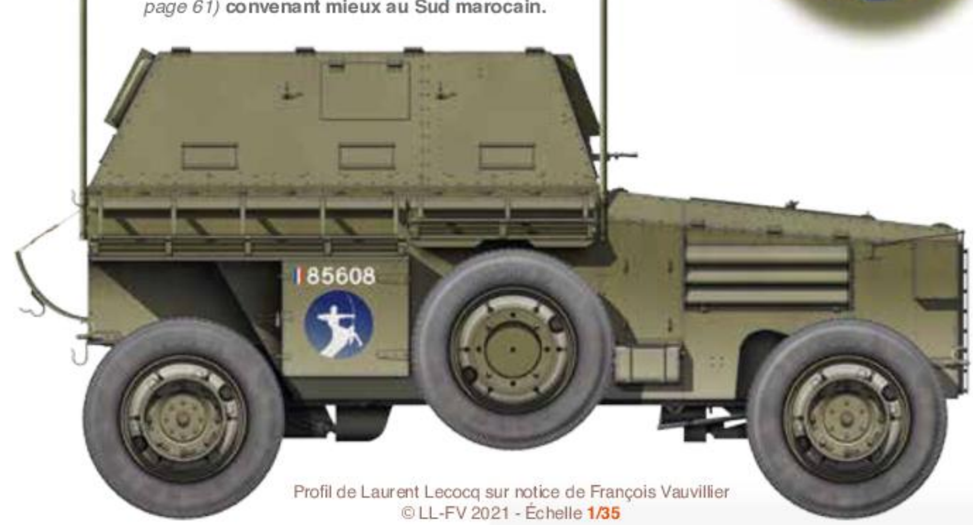
[31] Dont le conducteur s'est isolé pour satisfaire des « *besoins naturels* ».

[32] La **85573** ou la **85619**.

[33] Le capitaine Sevestre, commandant la 1/62e BCC, trouve la mort à bord d'une VUDB de commandement (TSF) le 30 mars 1931.

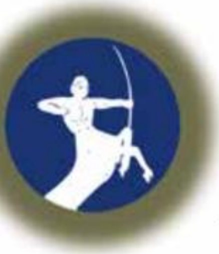
Profil 52.02

Voiture de prise de contact Berliet VUDB du 3e peloton du 27e EAMC, 1933
La voiture TSF **85 608** est directement inspirée de la photographie ci-dessous. Comme ses congénères, elle est mise en service en vert olive armée, telle qu'elle est sortie d'usine. Quelques années plus tard, la même voiture, antenne avant déplacée, apparaîtra repeinte sous une livrée ocre jaune clair *(➡ GBM 78 page 61)* convenant mieux au Sud marocain.



Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/35**

Insigne de voiture du 27e EAMC, 1933
Cet escadron déployé dans le Sud marocain portait jusqu'au 5 mai 1929 le numéro 21 et disposait à cette époque d'un insigne non identifié à ce jour, peut-être une chimère *(➡ GBM 87 page 62)*. Devenu 27e EAMC, il adopte un nouvel insigne représentant un sagittaire (couleurs présumées) qui sera conservé, par tradition, durant les premiers mois où l'escadron sera devenu le 4/1er RCA.



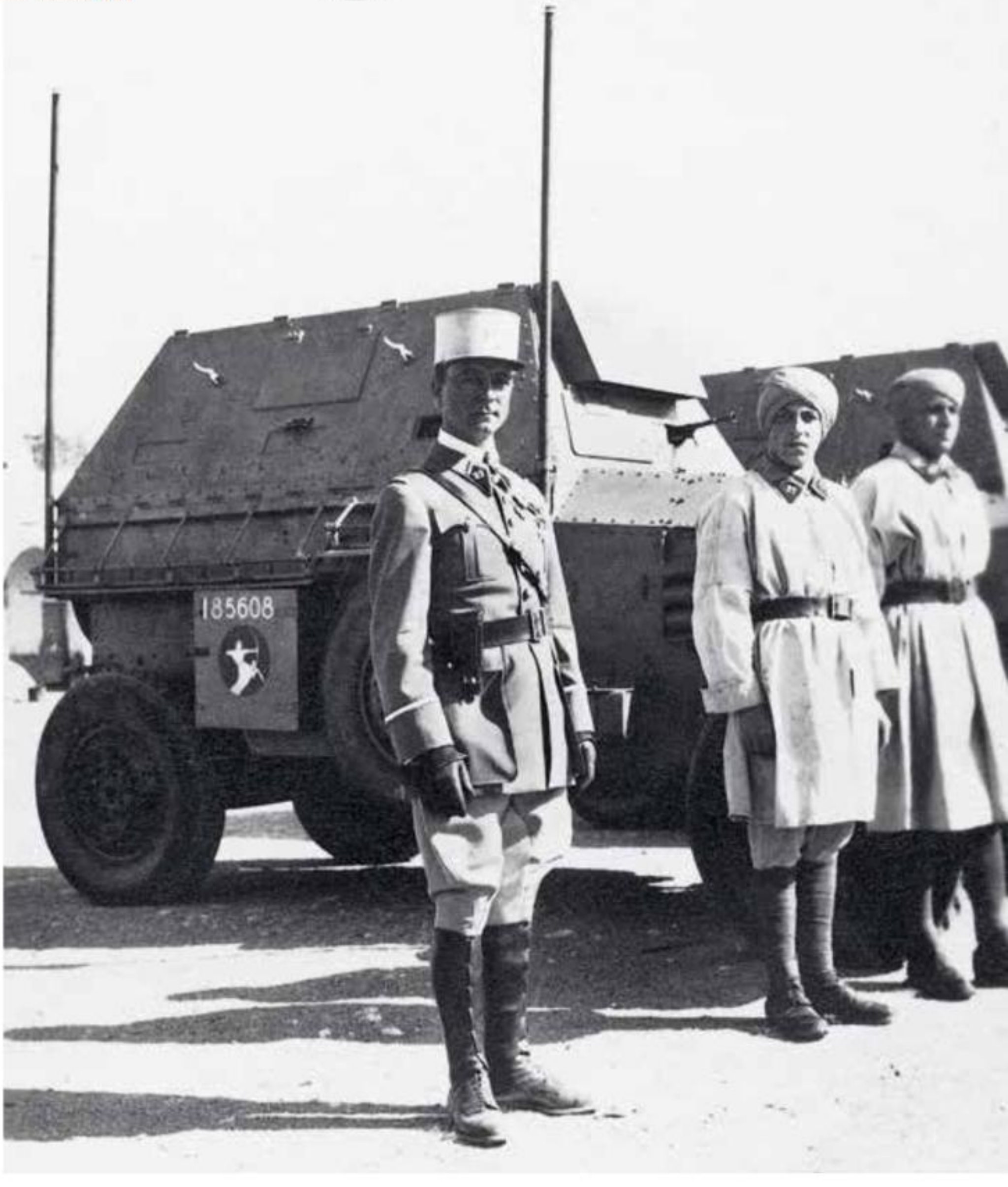
de Pommereau est engagé dès le début de l'année 1931. [30] Il comprend notamment trois pelotons Berliet commandés par les lieutenants Rolland (2e) et Blanc (4e) et l'adjudant-chef Noguès (3e). Les personnels sont tous d'active et l'encadrement a déjà effectué de nombreuses années de service au Maroc. L'escadron doté de 17 Berliet — dont on a modifié les embrayages avant le départ — s'engage à partir du 25 février dans une campagne de deux mois dans les environs de Taouz. Au mois d'avril, le 4e peloton est assigné à la sécurité fixe d'un radier sur l'oued Amerbouch. Le 6, un vent violent s'élève en fin d'après-midi, isolant les voitures les unes des autres. Profitant de la tempête de sable, un contingent ennemi attaque la voiture du chef de peloton restée seule à l'aile gauche du dispositif. [31] Le lieutenant Blanc est tué d'une balle en plein front par un tir effectué à travers l'embrasure (le maréchal des logis Boismery trouve la mort juste avant en voulant donner l'alerte).

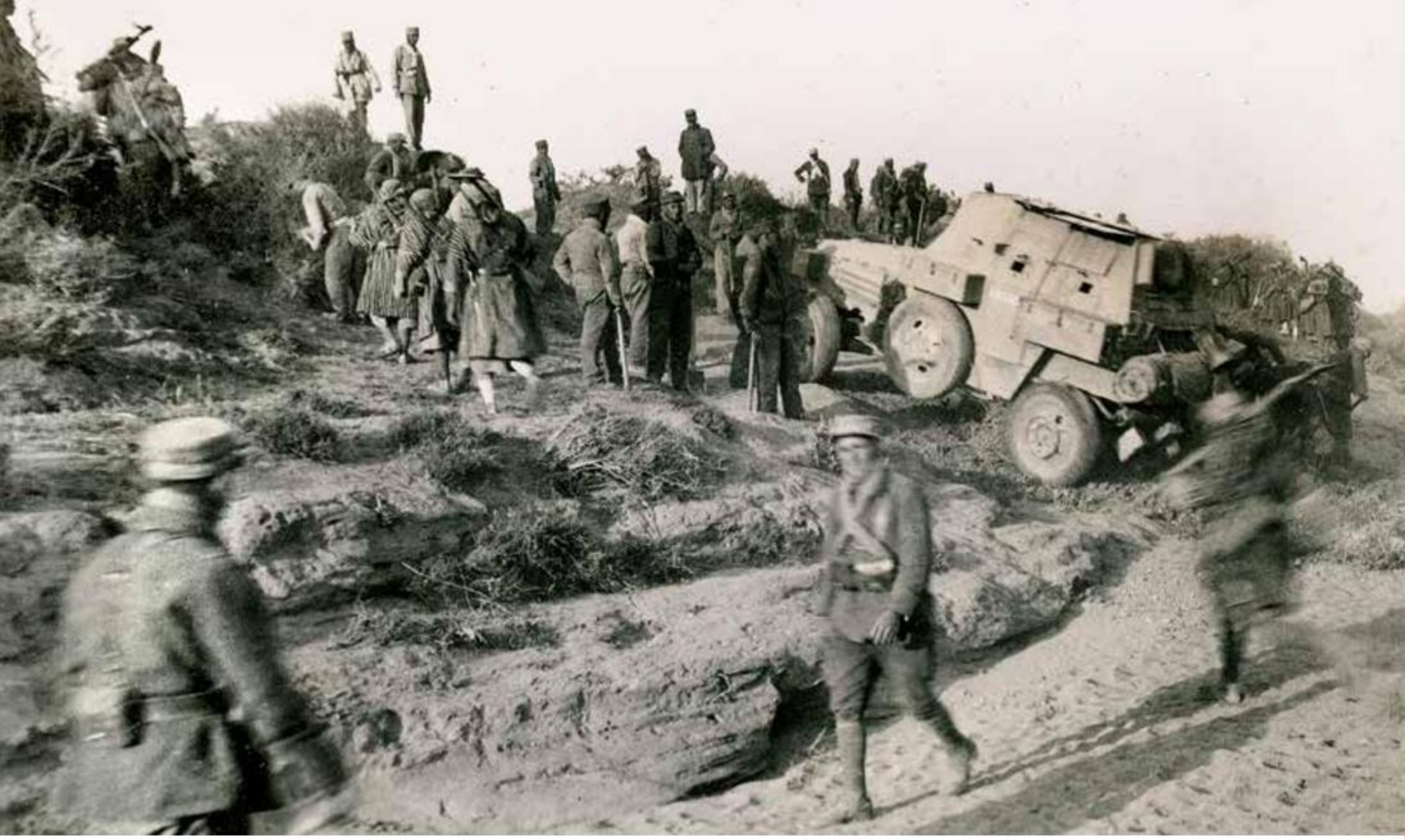
Le 15 avril, l'escadron est engagé aux abords du Ziz au profit du 8e spahis qu'il dégage. Le 21, il rejoint Bou-Denib avec 16 Berliet, l'une de ses voitures ayant brûlé par court-circuit. [32] Les VUDB ont alors couvert en moyenne 1 300 km sans atelier mobile, les camions de services sur bandages pleins ne pouvant suivre.

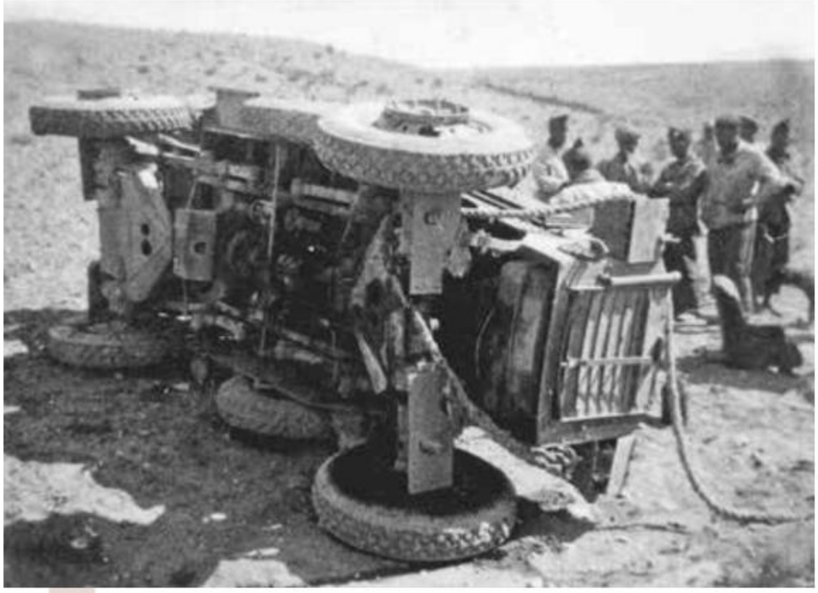
La situation au **5/1er REC** du capitaine Rapp (stationné à Ksar-es-Souk) est identique. Il est lui aussi engagé avec 17 Berliet à la même période sur les lisières est du Tafilalet. [33] Les défauts constatés sur le matériel sont similaires dans les deux escadrons.

Ces premiers engagements donnent lieu à plusieurs rapports établis en avril et mai 1931. Le matériel Berliet y apparaît comme surchargé (2 tonnes de trop), mal aménagé (équipement électrique mal isolé, pompe à eau déficiente, trop d'angles morts, mauvaise visibilité, fusils mitrailleurs difficiles

Le **27e EAMC** partage, avec les cavaliers de la Légion étrangère, le privilège d'avoir perçu dès leur sortie les nouvelles voitures de prise de contact Berliet VUDB, organisées en trois pelotons de cinq blindées. Nous voyons ici le chef du 3e peloton, l'ajudant-chef Noguès (qui passera lieutenant à la fin de 1933), quelques mois avant la transformation de l'escadron en 4/1er RCA. Les numéros 27 figurent bien aux écussons du chef de peloton et des automitrailleurs qui portent le chèche en *rezza*, à la manière des indigènes. La voiture **85 608** de Noguès est dotée de la TSF *(➡ GBM 77)*, un poste à ondes courtes ER 26*bis*. *(Coll. Noguès)*







En haut. **En opérations dans le Sud marocain, sans date. La VUDB 85500 du 5/1er REC — elle opère au sein de son peloton, comme le montrent d'autres vues de la même série — s'est arrêtée ici à proximité d'une réunion d'officiers tandis que progresse, de part et d'autre, un goum de supplétifs marocains.** *(Coll. Pierre-François Aujas)*

Ci-dessus. **Retour au 27e EAMC, avec ce cliché immortalisant la mésaventure survenue à l'une de ses voitures. Les amateurs de maquettes apprécieront la vue des dessous, avec son système élaboré de transmission de la motricité aux quatre roues.** *(Coll. Sébastien Piffeteau)*

à changer de place), doté d'une direction et d'une transmission mal étudiées (efforts de torsion dans les virages) et trop haut (le centre de gravité placé loin du sol fatigue les suspensions).

Le rapport du chef d'escadrons Dario [34] s'alarme de « *la mise hors-service des véhicules sinon par accidents violents du moins par fatigue générale des transmissions, du châssis et de la suspension* ». Il conclut sur le caractère temporaire de ces véhicules destinés à assurer la « *soudure* » avec un matériel nouveau et demande de surseoir à toute nouvelle commande. Le 15 avril, le général Giraud n'hésite pas à écrirer que les voitures Berliet ont été : « *ingénieusement conçues, lamentablement construites ; leur puissance et leur armement sont insuffisants.* [...] *Que ce soit le châssis qui cède, l'embrayage qui patine, les roulements à billes qui cassent, l'équipement électrique qui se révèle dangereux, partout on constate des défauts de fabrication inadmissible. Le moteur est nettement trop faible. Conçu pour tirer deux tonnes, il doit en entraîner maintenant cinq. Quant à l'armement* [...]*, il est vraiment fâcheux d'établir une voiture cuirassée pesant cinq tonnes pour ne mettre en action que deux FM.* »

Le 27 avril, un rapport est adressé au général Weygand. [35] Il y est expliqué de manière manuscrite mais sans signature (on peut y voir, sans certitude, la main du chef d'escadrons Dario) :

« *Le blindage est percé à 20 m. Les notes d'emploi prescrivent que, pour ne pas exposer le personnel, les voitures n'accepteront le combat qu'aux moyennes distances : étrange condition d'emploi pour un véhicule de reconnaissance employé dans une région où la surprise est la règle.* [...] *En un mot, il est difficile de trouver dans l'industrie française un moteur plus mauvais.* [...] *La voiture Berliet est ratée. Elle coûtera plus cher en réparation d'ici peu qu'elle ne vaut ; il ne faut pas adapter ces exigences aux possibilités de tel ou tel châssis, ou de tel ou tel moteur, mais prévoir châssis et moteur en raison de ces conditions de base.* [36] [...] *Je ne sais qui a pu rendre compte de la régularité du marché des Berliet : leur caractéristique étant que l'on n'est jamais sûr d'arriver avec elles à son but !* ».

Une étrange condition d'emploi dans une région où la surprise est la règle

---

[34] Renseignements relatifs aux opérations du 27e EAMC, 4 mai 1931.

[35] Rapport n° 4498 1/11, EMA, bureau de l'organisation et de la mobilisation de l'armée. Weygand est alors vice-président du conseil supérieur de la Guerre et inspecteur général de l'armée.

[36] Ici se pose clairement le problème de l'adaptation du matériel à la doctrine d'emploi et non l'inverse.

[37] Une note, datée du 2 mai 1931 et destinée à la direction de l'artillerie, mentionne le budget mis en place pour la commande de matériel en 1931-1932 : 2280000 F pour huit AMC Panhard, 1750000 F pour dix camions blindés Panhard, 3190000 F pour 22 camions blindés Laffly et 2000000 F pour les aménagements des Berliet en service.

[38] Note n° 554/A, TOM, commandement de la cavalerie, 8 avril 1931.

Du 7 au 9 mai, une inspection menée par le colonel d'Humières est effectuée à Bou-Denib et à Ksar-es-Souk. Le 15 mai, son rapport reprend les difficultés déjà citées par le chef d'escadrons Dario et précise en outre que sur les 16 voitures du 27e EAMC, 11 ont leurs châssis fêlés (réparables par soudure et renforcement). Il ajoute que le matériel a des avantages incontestables mais possède des vices de construction graves (châssis et pompe à eau notamment). Ne pouvant être remplacé, il faudra le faire durer.[37]

Le général de Gail insiste par ailleurs sur l'importance à attacher les personnels aux matériels, en accordant des avantages de carrière et des primes, afin de « *réaliser des économies sur l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel* ».[38]

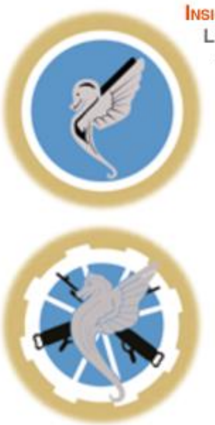
Le 13 octobre 1931, la note *sur les automobiles blindées en service dans les formations motorisées de l'Afrique du Nord* précise que la solution de l'arme déplaçable au lieu de la tourelle s'est « *révélée déplorable* », qu'en outre la voiture Berliet VUDB est d'une « *conception monstrueuse,* [...] *à la très mauvaise qualité de fabrication* ». Cette note, dont l'auteur est inconnu, s'achève sur « *la constatation de l'imperfection des modèles actuellement en service dans l'armée française. Ceux-ci sont — ou paraissent être — des engins de circonstance.* »

Durant l'année 1931, quelques évolutions sont apportées aux unités. Ainsi, le 13 mai, les camions Panhard du 5/1er REC dont les hommes du lieutenant Chevalier suivent l'instruction, sont prêts à rejoindre Ksar-es-Souk et, le 1er juillet 1931, la 2e compagnie montée motorisée du 2e REI, avec ses 247 personnels, passe au 1er REI (➠ *tableau 1 ci-dessous).*

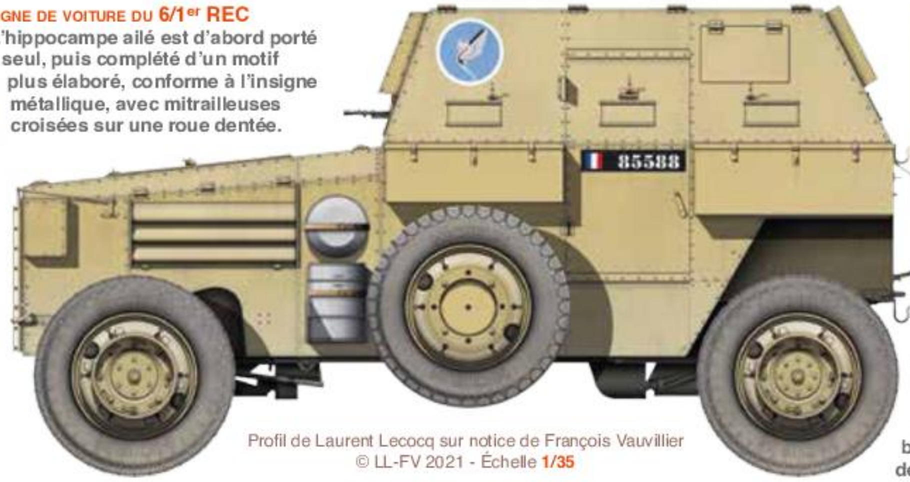
1-Organisation des unités dotées de Berliet VUDB en 1931

	1er peloton	*2e peloton*	*3e peloton*	*4e peloton*	***Total 50 VUDB***
27e EAMC[A] Cne de Pommereau	4 White	5 VUDB *Lt Rolland*	5 VUDB *Adc Noguès*	5 VUDB *Lt Blanc*	**15 + 2**
5/1er REC *Cne Rapp*	6 White[B] *Lt Lennuyeux*	5 VUDB *Lt Chevalier*	5 VUDB *Adc Mondary*	5 VUDB *Lt Soula*	**15 + 2**
6/1er REC[C]	3 Pan. X46	*3 ?* White	5 VUDB	5 VUDB	**10 + 0**
2/2e REI[D]	3 White[E]	3 White[E]	5 VUDB[F]	—	**5 + 1**

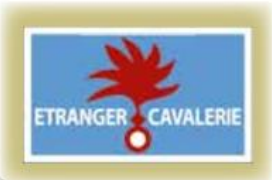
A. En plus, 2 White de volant et, depuis le 6 février 1931, 4 camionnettes Laffly LC2.
B. En mars. En avril, le peloton en versera 2 au 17e EAMC et 1 au 7e EAMC (restera 3).
C. En plus, *soutien porté* : 17 camions légers Laffly LC 2 + 2 équipés TSF.
D. Compagnie montée, partiellement motorisée. Devient la **2/1er REI** le 1er juillet 1931.
E. Issues du 27e EAMC, perçues en cours d'année. F. Arrivée en oct. 1931, *Lt Gambiez.*



Insigne de voiture du 6/1er REC
L'hippocampe ailé est d'abord porté seul, puis complété d'un motif plus élaboré, conforme à l'insigne métallique, avec mitrailleuses croisées sur une roue dentée.



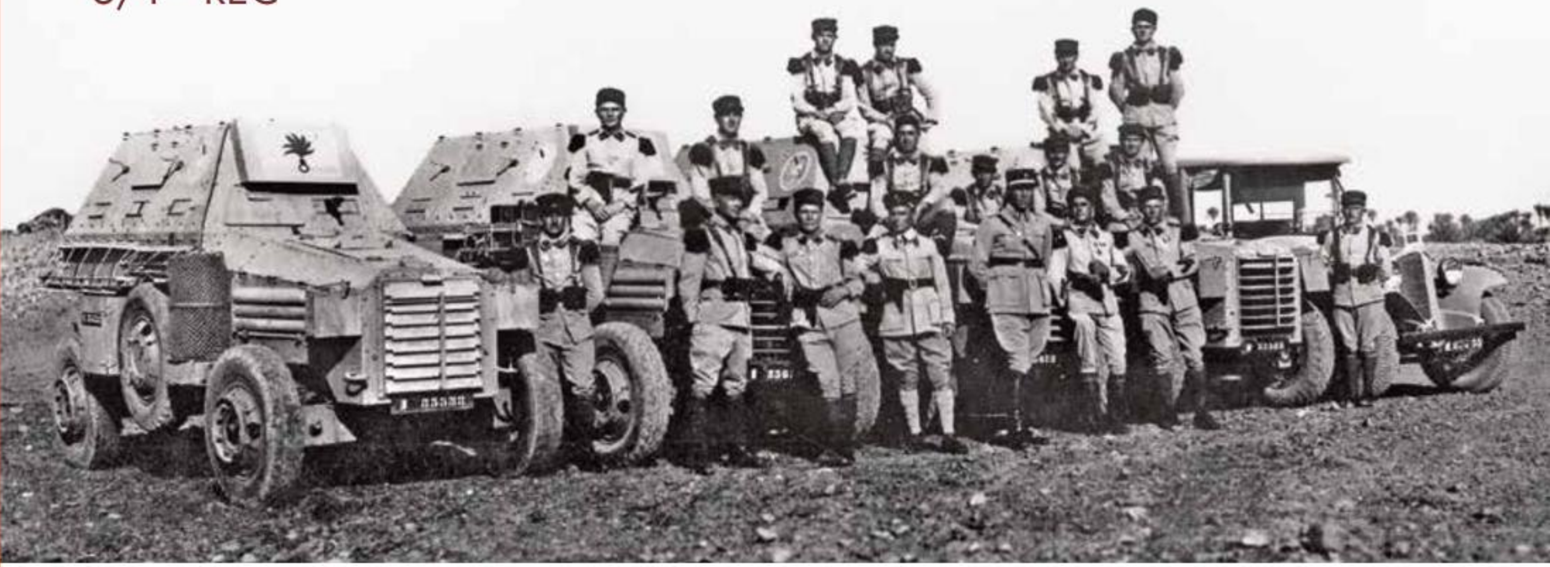
Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle 1/35



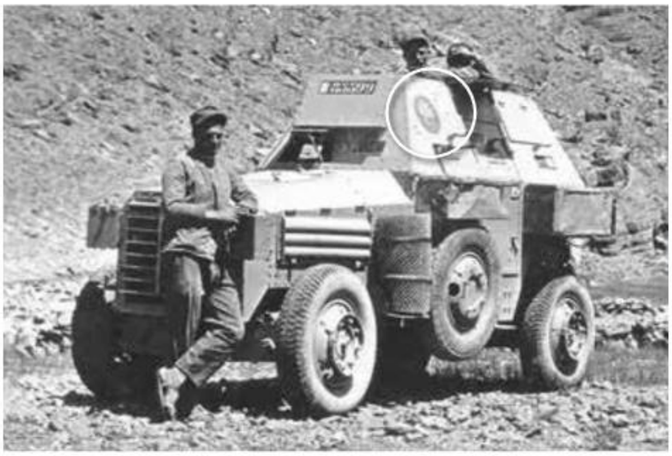
Insigne de voiture du 6/1er REC
Sur leur blindage avant, les VUDB du 6/1er REC comportent un second insigne, grand format. Comme sur nos précédents profils, les couleurs sont données à titre indicatif. La grenade pourrait aussi bien être verte, autre nuance de référence pour la Légion.

Voiture de prise de contact Berliet VUDB du 6/1er REC, 1934
Sortant de l'usine Berliet, les voitures sont livrées en vert olive armée mais, assez vite, elles seront repeintes en ocre jaune clair. Aucune trace écrite n'a hélas été retrouvée à ce sujet, seul l'examen des photographies permettant d'en juger. S'agissant de la voiture **85588**, elle est l'une des voitures du 2e peloton ayant fait l'objet d'une série de photographies pour l'album de l'escadron *(ci-dessous)*, peu avant sa dissolution et le versement de son matériel au 4e RCA de Tunis.

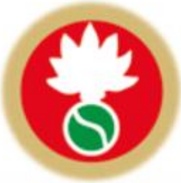
6/1er REC



LA VOITURE DE PRISE DE CONTACT BERLIET VUDB

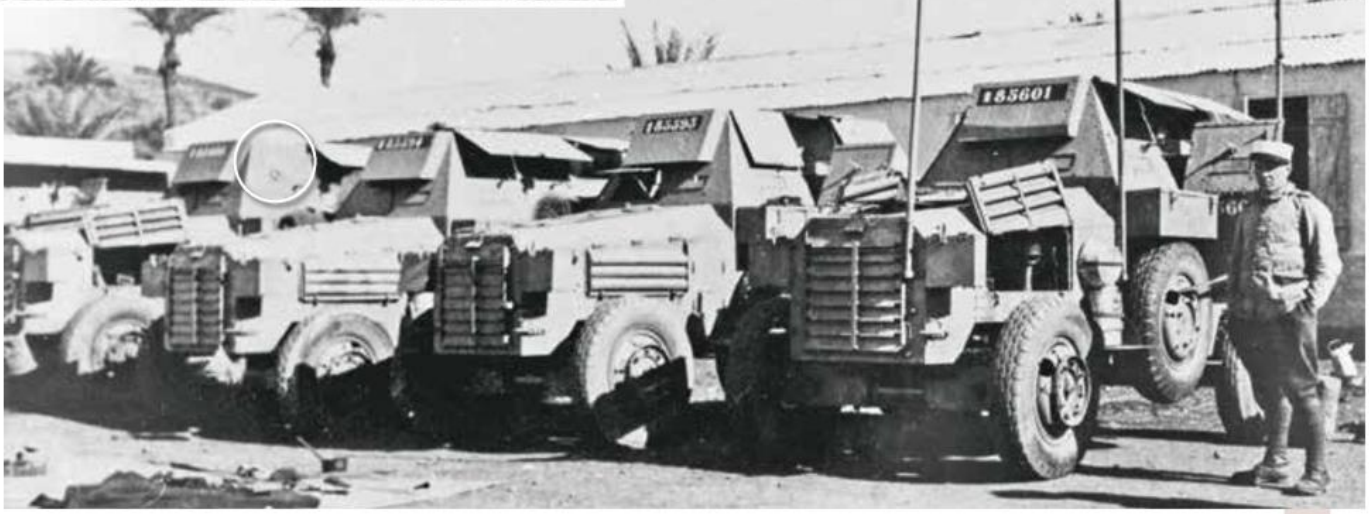


La voiture 85599, unité et date inconnue, est à ce jour, la plus parlante montrant cet insigne. *(via F. Simenel)*



INSIGNE DE VOITURE NON IDENTIFIÉ DE LA LÉGION, VERS 1933
Au plus tard en 1934 apparaît sur certaines VUDB de la Légion étrangère cet insigne affectant la forme d'une grenade classique dont la bombe, plus foncée, comporte un motif que la poignée de photographies retrouvées à ce jour ne permet pas de distinguer. Une hypothèse séduisante serait qu'il s'agisse de l'insigne du peloton VUDB de la 2/1er REI (versée en 1933 au 6/1er REC) mais les numéros des voitures sur lesquelles il a été vu correspondent au 5/1er REC. Les couleurs choisies sont de pure supposition.

LÉGION ÉTRANGÈRE



Sur ce bel alignement des VUDB ocre jaune clair du 1er PELOTON DU 5/1er REC, la voiture de gauche, 85603 probable, présente l'insigne à la grenade, à peine visible. Les 85594, 85593 et 85601 TSF l'arborent aussi mais il est caché sous les panneaux de toit rabattus. Distinguant les voitures de chefs de peloton, les « *mâts de TSF sont spécialement visés* », note le lieutenant-colonel Dario (*Revue de cavalerie*, mars-avril 1938 pp. 128-144). De son côté, l'historique du 1er REC indique, pour février 1932 : « *La voiture TSF a ses mats d'antenne brisés par des balles* ».
(Coll. François Vauvillier)

Transformation et retour en grâce

Entre novembre 1931 et mars 1932, le 27e EAMC, les 5/ et 6/1er REC et la compagnie montée motorisée du 1er REI participent aux opérations du Gheris, du Tafilalet et du Ferkla au sein du groupe d'opérations des Confins (général Giraud). Parmi les enseignements retirés, la coopération d'engins blindés tous terrains permet d'envisager une « *forme nouvelle aux opérations des forces mobiles, constituant un moyen de manœuvre souple et puissant* » (3 décembre 1931).

Finalement, les VUDB ont rendu de « *remarquables services* », note Giraud en 1932

Le 6 mars 1932, le général Giraud publie un document de réflexion sur l'emploi de la cavalerie et des unités motorisées au Sahara occidental où les voitures Berliet sont décrites comme ayant rendu, durant la récente campagne (novembre 1931-mars 1932), de « *remarquables services* » en dépit des doutes exprimés auparavant sur leur rendement. Ce changement d'appréciation s'explique très probablement par des modifications apportées aux VUDB, à une meilleure prise en main du matériel et des évolutions dans l'utilisation des unités. En effet, un document postérieur mais non daté, explique qu'une « *commission* […] *fut instituée pour étudier, proposer et le cas échéant réaliser les modifications à apporter à ces voitures. Des Berliet transformées dans les conditions indiquées par cette commission ont déjà pris part aux opérations et s'y sont bien comportées. Dans quelques semaines, toutes les voitures en cause seront modifiées.* »

Au mois d'avril, le commandant Dario signale que le matériel Berliet rend des services exceptionnels, mais sa fragilité lui interdit un emploi continu et des déploiements de trop grande amplitude (faible rayon d'action mais grande possibilité tactique).[39]

Fin mai, l'inspection générale du service de la motorisation dans l'armée indique que le châssis des Berliet va se voir renforcé et que son moteur va être changé. Le montage de ses éléments, alors en cours de discussion, sera effectué au parc d'artille-

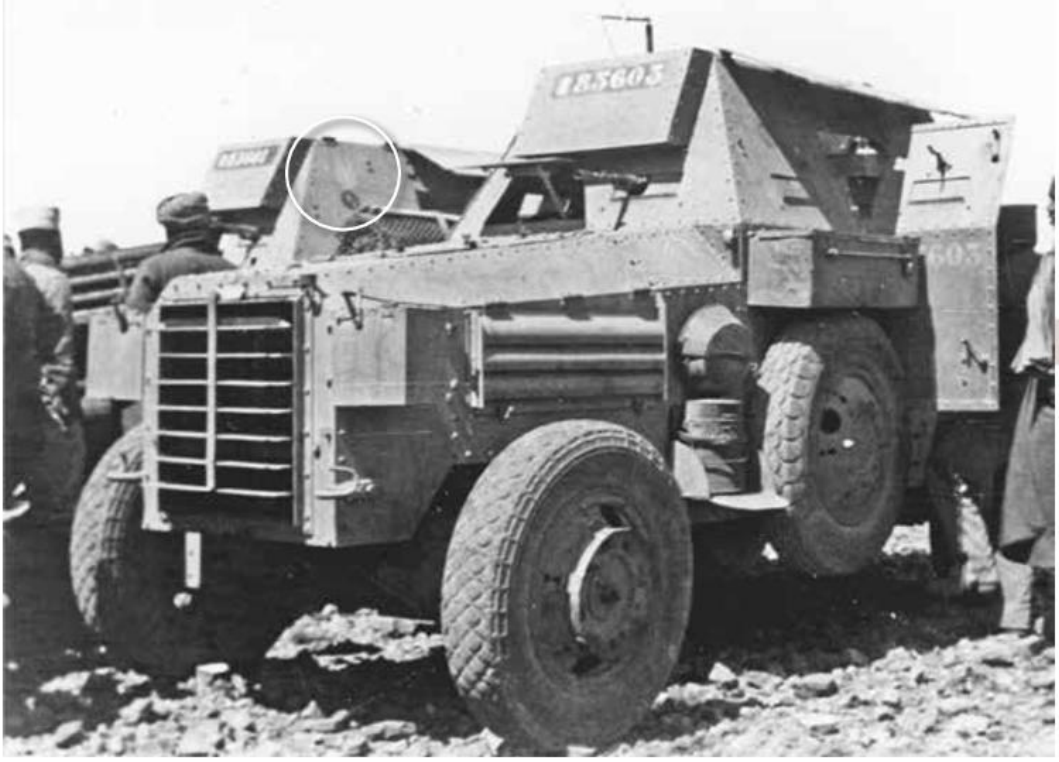
---

[39] Dans un rapport du 15 décembre 1932, Dario ajoutera que « *les blindées Berliet nouvellement transformées se sont dans l'ensemble bien comportées* ». Il évoquera cependant l'inaptitude des 7e et 17e EAMC (non dotées de VUDB) à circuler en terrain sablonneux, notamment du fait de leurs véhicules de service (ateliers, magasins, etc.) à roues à bandages et demandera donc à être doté de camions à « *grosses sections* ». Cette mutation sur matériel neuf aura lieu lors de la création du 1er RCA motorisé.

2-Organisation des unités dotées de Berliet VUDB en septembre 1932

	1er peloton	*2e peloton*	*3e peloton*	*4e peloton*	***Total 49 VUDB*** [E]
27e EAMC [A] *Cne de Pommereau*	White *Adt Lhomme ?*	5 VUDB *Lt Rolland*	5 VUDB *Adc Noguès*	5 VUDB *Lt Renoult ?*	**15 + 1**
5/1er REC *Lt Lennuyeux*	White *Mdl Wendt*	5 VUDB *Lt Chevalier*	5 VUDB *Lt de Kersauzon*	5 VUDB *Lt de Villeneuve*	**15 + 2**
6/1er REC [B] *Cne Robert*	3 Pan. X46 *Lt Miron*	4 White [C] *AdC Vincendeau*	5 VUDB [D] *Lt Thiriat*	5 VUDB *Lt Têtenoire*	**10 + 0**
2/1er REI	1 pel. White + 1 pel. VUDB *(depuis octobre 1931)*				**5 + 1**

A. En plus, 8 camionnettes Laffly LC2 (note de service n° 986/TT du 1er juin 1932).
B. En plus, *soutien porté* : 17 camions légers Laffly LC2 + 2 équipés TSF.
C. Puis 5 White-Laffly le 22 novembre. D. Arrivées le 29 août. E. La 50e a brûlé en avril 1931.



Vue en plan rapproché de deux des voitures du **1er peloton du 5/1er REC.** Au premier plan, la 85603 retient l'attention car sous son capot s'est effectuée une modification majeure, appliquée ensuite à l'ensemble des VUDB : le **changement du moteur.** Le six-cylindres initial défaillant y est remplacé par un quatre-cylindres plus fiable (➠ *fiche page 34*), celui de l'AMR VUDB 4, d'où la désignation **VUDB 5.** Au second plan, la 85601 n'est pas moins intéressante, avec son insigne commenté en page précédente, insigne qu'arbore aussi la 85603 TSF. Mais ici la grenade ne semble pas posée sur un disque de couleur. *(Coll. J.-M. Boniface)*

rie régional (PAR) de Casablanca. Le 24 septembre, le colonel de Chalain, commandant provisoirement la cavalerie du Maroc, explique les succès obtenus par les escadrons motorisés par une utilisation plus rationnelle des unités, une connaissance accrue du matériel, un emploi en unité constituée, un abandon des sécurités fixes et des marches de nuit permettant ainsi un meilleur entretien du matériel.

En novembre 1932, le 7e GAMC, comprenant un état-major de groupe, cinq pelotons et un soutien porté Laffly, participe à des opérations sur le Draa. En janvier 1933, le 3e peloton du 6/1er REC (lieutenant Thiriat) est en cours de transformation.[40] Il constitue alors le 8e lot de véhicules transformés. Son 4e peloton (lieutenant Têtenoire) sera le 9e lot (six VUDB).[41] Ainsi, il semble que les pelotons VUDB alternent au PAR de Casablanca tous les mois et que sept d'entre eux — soit environ 35 VUDB — y ont déjà transité.

Dans le même temps, le capitaine Robitaille, commandant la 2/1er REI, rend compte que « *le* ***nouveau moteur****, beaucoup plus fort et nerveux que le six-cylindres, rend la marche en démultipliée tout à fait exceptionnelle même dans les terrains les plus mauvais* ». Cependant des problèmes persistent et sont principalement liés aux *dynastars* ainsi qu'au pont avant. Ces propos sont confirmés par le capitaine Tinel (5/1er REC), qui rend compte que les cinq VUDB transformées en octobre et en décembre présentent toujours un certain nombre de défectuosités.[42] Le commandant du groupement des escadrons du

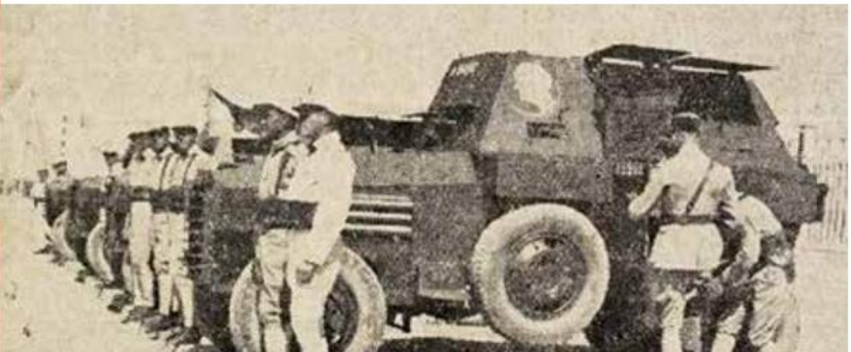
---

[40] Parti en révision et transformation le 7 janvier, le peloton Thiriat atteint Casablanca seulement le 17 avec quatre VUDB — la cinquième a dû faire demi-tour sur Colomb-Béchar — du fait du mauvais état des véhicules.

[41] Parti le 28 janvier, il atteint Casasablanca le 6 février.

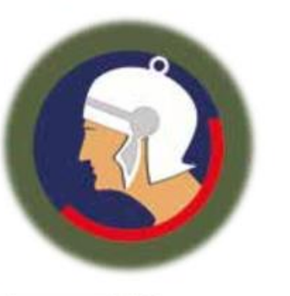
Note

[42] En été 1932, le JMO du 5/1er REC indique : « *le matériel atteint un degré d'usure inquiétant.* [...] *Les pelotons sont réduits à deux voitures* [...]. *Le matériel Berliet, qui est soumis à une très rude épreuve en raison de l'état de la piste (mauvaise et accidentée), des sorties quotidiennes et du manque de pièces de rechange, ne présente plus aucune garantie. Les blindées sont usées, leur limite de résistance est atteinte et même dépassée.* » En septembre, seul le peloton White est jugé en état de marche. À la fin du même mois, l'escadron envoie quatre VUDB pour transformation.

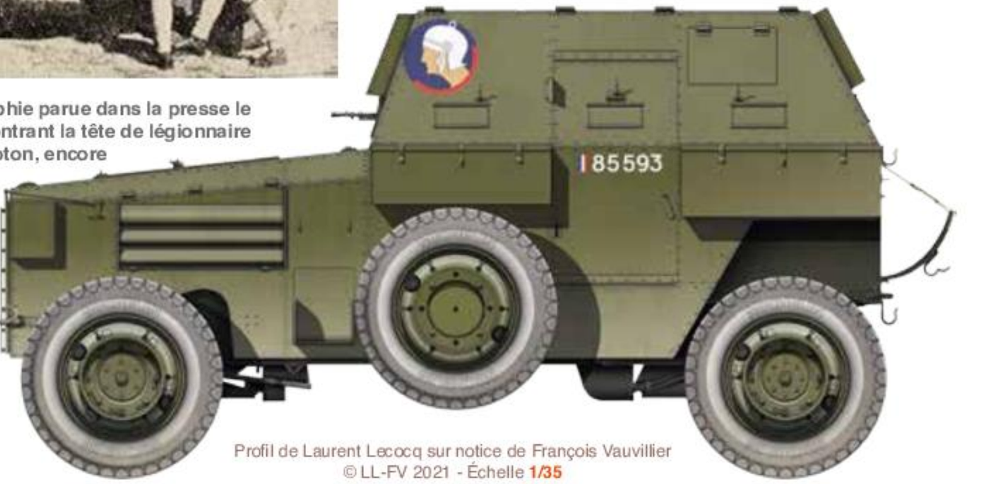


Une prise d'armes au 5/1er REC. Cette photographie parue dans la presse le 17 avril 1935 est la seule retrouvée à ce jour montrant la tête de légionnaire romain en grand format. Les voitures de ce peloton, encore dans leur livrée d'origine vert olive, ont été briquées pour l'occasion et les équipages ont revêtu la tenue de tradition, avec ceinture de laine bleue et képi recouvert du manchon blanc. *(DR)*

5/1er REC



Insigne de voiture grand format du 5/1er REC, 1935
La tête de légionnaire romain dans un cercle, qui constitue l'insigne métallique de cet escadron, a été arboré en grand format sur ses voitures. Nous en avons la trace formelle, tant sur camions blindés Panhard que sur Berliet VUDB. Mais dans sa version peinte, cet insigne semble être resté éphémère. Les couleurs sont supposées.



Voiture de prise de contact Berliet VUDB du 5/1er REC, printemps 1935
Notre profil est tiré de la photographie ci-dessus. Son immatriculation y est hélas illisible et nous avons donné à cette voiture un numéro plausible choisi parmi celles en service au 5e escadron à cette époque.

Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle 1/35

1er REC demande donc au « *représentant de la maison Berliet actuellement à Casablanca de venir voir par lui-même les défauts signalés et les prendre en compte pour les transformations en cours* ». [43]

Les VUDB retirées de l'infanterie

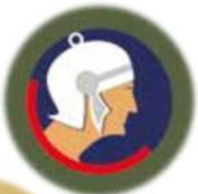
Indépendamment de ces questions techniques, il nous faut remonter quelques mois en arrière pour cerner l'évolution des conceptions dans l'emploi de la VUDB. En mars 1932, le 3e bureau de l'état-major du Maroc, évoquant la possibilité de constituer une compagnie motorisée au 4e REI (région de Marrakech), envisage aussi d'enlever à la 2e compagnie du 1er REI son peloton Berliet. [44] Solution approuvée six mois plus tard : le 26 octobre, le ministre indique que le 6/1er REC se verra doté d'un troisième peloton Berliet provenant de la compagnie motorisée. [45] Il sera effectivement versé au 6/1er REC en mars 1933.

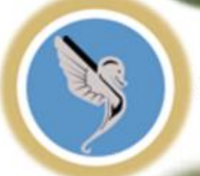
Cette retouche à l'organisation, ainsi que d'autres modifications hors-sujet ici, [46] est motivée par le développement des reconnaissances vers le Sud. [47] En effet, la rencontre avec un « *terrain nouveau très meuble, surprenant les conducteurs* » a démontré que « *les Berliet blindées et les camions* [blindés] *Panhard ne sont pas susceptibles de circuler facilement en zone saharienne.* » [48] Dès lors, des véhicules plus légers — camions non blindés d'une part, futures automitrailleuses légères d'autre part — se voient préférés et la VUDB sera exclusivement réservée à la cavalerie qui va connaître, en mai 1933, une réorganisation profonde de ses éléments du Maroc.

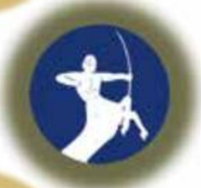
Les « *Berliet blindées* », mal adaptées à la circulation en zone saharienne

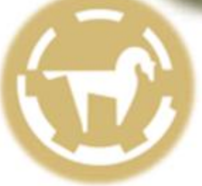
Immatriculations et affectations successives (partiellement retrouvées) des Berliet VUDB

Matricule	*Premières affectations, 1930-1937*	*Affectation le 1er juillet 1937 et au-delà*
***I - Marché n° 1533 D/L** (1er lot, 10 voitures)*		
85565	métropole → Légion Maroc	→ 4e RCA 1937
85566	6/1er REC 1er ou 2e pel. 1931-34	→ 4e RCA 1937
85567	1er REC → 3e pel. ◇ 3/1er RCA 1937	→ 4e RCA 1937
85568	27e EAMC 3e pel. 1931 → 4/1er RCA 1934	→ 3/1er RCA 3e pel. ◇ 1936-37 → PRREM 1937
85569	27e EAMC 3e pel. 1931 → 4/1er RCA 1934	→ 3/1er RCA 3e pel. 1936-37 → PRREM 1937
85570	27e EAMC 4e pel. 1931 → 4/1er RCA 1933-34	→ 3/1er RCA 1er pel. 1936
85571	27e EAMC 4e pel. 1931 → 4/1er RCA 2e pel. 1934	→ 3/1er RCA 2e pel. 1936-38 → 8e RCA
85572	6/1er REC 3e pel. 1934	→ 4e RCA 1937
85573	***brûlée***	
85574	27e EAMC 4e pel. 1930 → 4/1er RCA 1933-34 → 5/1er REC → 3/1er RCA TSF 1er pel. 1935-37	
***II - Marché n° 26 D/L** (2e lot, 40 voitures)*		
85581	27e EAMC 2e pel. 1931 → 4/1er RCA 2e pel. 1934	→ 3/1er RCA 2e pel. 1936-38
85582	27e EAMC 2e pel. 1931 → 4/1er RCA 2e pel. 1934	→ 3/1er RCA 2e pel. 1938
85583	27e EAMC 2e pel. 1931 → 4/1er RCA 2e pel. 1934	→ 3/1er RCA 2e pel. 1936-38
85584	27e EAMC 2e pel. 1931 → 4/1er RCA 2e pel. TSF 1934	→ 3/1er RCA 2e pel. 1937-38
85585	27e EAMC 2e pel. 1931 → 4/1er RCA 2e pel. 1934 → 5/1er REC → 3/1er RCA 1er pel. 1935-37	
85586	27e EAMC 3e pel. 1931 → 4/1er RCA 3e pel. 1935	→ 3/1er RCA 3e pel. 1936-39
85587	27e EAMC 3e pel. 1931 → 4/1er RCA 3e pel. 33-34	→ 3/1er RCA 3e pel. 1936-39
85588	2/1er REI 1933 → 6/1er REC 2e pel. 1933-34	→ 4e RCA 1937
85589	6/1er REC TSF 1934	→ 1er REC Sousse 1937
85590	5/1er REC → 3/1er RCA 1er pel. 1935-36	→ 5/1er REC 1er pel. ? (PRREM Casablanca 1937)
85591	5/1er REC	→ 1er REC Sousse 1937
85592	5/1er REC ?	→ 5/1er REC 2e pel. Ouarzazate 1937
85593	5/1er REC 1er pel.	→ 5/1er REC 2e pel. Tineghir 1937
85594	5/1er REC 1er pel.	→ 5/1er REC 2e pel. Ouarzazate 1937 → 8e RCA
85595	2/2e REI ? 1931 → 27e EAMC → 1er RCA 1934	→ 5/1er REC 1er pel. ? (PRREM Casablanca 1937)
85596	27e EAMC TSF 1930 → 4e pel. 1931 → 4/1er RCA	→ 3/1er RCA 1er pel. 1936-38 → 8e RCA
85597	5/1er REC	→ 5/1er REC 1er pel. ? (PRREM Casablanca 1937)
85598	27e EAMC TSF 2e pel.1931 → 4/1er RCA	→ 1er RCA EHR volant Rabat
85599	Légion	→ 4e RCA 1937
85600	6/1er REC	→ 1er REC Sousse 1937
85601	5/1er REC TSF 1er pel.	→ 5/1er REC 2e pel. Tineghir 1937 TSF
85602	6/1er REC	→ 1er REC Sousse 1937
85603	5/1er REC 1er pel. → 4/1er RCA *3e pel.*	→ 3/1er RCA 3e pel. 1936 → 1er RCA EHR Rabat 37
85604	2e REI ? TSF	→ 5/1er REC 1er pel. ? (PRREM Casablanca 1937)
85605	5/1er REC 1er pel. 1934 → Tineghir 1937	→ 5/1er REC 2e pel. Tineghir 1937
85606	5/1er REC TSF	→ 5/1er REC 1er pel. ? (PRREM Casablanca 1937) TSF
85607	6/1er REC ? 1er pel. ? 1934	→ 4e RCA 1937 → 3/1er RCA 3e pel. 1939
85608	27e EAMC 3e pel. 1931 → 4/1er RCA 3e pel. 1933-36	→ 3/1er RCA 3e pel. volant Goulimine 1936-39 TSF
85609	27e EAMC 4e pel. 1931 → 4/1er RCA 1934	→ 4e RCA 1937
85610	2/1er REI 1933 → 6/1er REC	→ ....
85611	27e EAMC 4e pel. 1931 → 4/1er RCA 1931-34	→ 3/1er RCA 1er pel. 1936-37
85612	6/1er REC TSF 1934	→ 4e RCA 1937
85613	6/1er REC 1er pel. 1934	→ 4e RCA 1937
85614	6/1er REC 2e pel. 1934	→ 4e RCA 1937
85615	6/1er REC probable, TSF	→ 1er REC Sousse 1937
85616	2/1er REI 1933 → 6/1er REC 1933	→ 4e RCA 1937
85617	1er REC → 4e RCA 1937	
85618	6/1er REC 2e pel. 1934	→ 4e RCA 1937
85619	***brûlée***	
85620	....	→ 4e RCA 1937


5/1er REC


6/1er REC


27e EAMC
4/1er RCA


3/1er RCA

Note au sujet du tableau

Les affectations indiquées sont fondées sur archives écrites et sur photographies. Du fait des rotations et versements successifs, les unités peuvent être citées à plus de reprises qu'elles n'ont eu de voitures. Et, sur diverses voitures, les postes de TSF ont fait l'objet d'installations et démontages successifs.

Notes

[43] Notes n° 754/SA, TOM, région de Marrakech, Cercle de Taroudant et n° 548/D, 11 février 1933.

[44] Note n° 44-F/3, CSTM, EM, 3e bureau, 11 mars 1932.

[45] Note n° 9044-1/11.

[46] Elles concernent les compagnies motorisées des REI, désormais privées de VUDB.

[47] Le 5/1er REC constitue notamment, entre novembre et décembre 1932, un groupe de reconnaissance saharien (GRS) aux ordres du lieutenant Lennuyeux. Il comprend six camions Panhard (dont deux citernes), deux Berliet VUDB et une VLTT Berliet VUDE.

[48] Note n° 646/TT, CSTM, EM, direction des transports, 27 mars 1933.

[49] DM n° 890-4/2, direction de la cavalerie et du train, cabinet, 4 mai 1933. Le 7e GAMC est dissous à cette occasion.

[50] Cinq White-Laffly proviendraient de métropole.

[51] La direction des transports, dans son avis n° 1141/TT (30 mai 1933) soutient logiquement les prescriptions du Ministre.

[52] Une seule des deux VUDB perdues est, à, ce jour, située dans le temps (avril 1931, → page 33).

3-Organisation des unités dotées de Berliet VUDB à la fin mars 1933

	1er peloton	2e peloton	3e peloton	4e peloton	5e peloton	Total VUDB
27e EAMC *de Pommereau*	White ou W.-Laffly [A]	5 VUDB *Adt Lhomme ?*	5 VUDB	5 VUDB *Lt Renoult ?*	....	**15 + 1**
5/1er REC [B] *Cne Tinel*	3 W.-Laffly *Mdl Wendt*	5 VUDB *Lt Chevalier*	5 VUDB *Lt de Kersauzon*	5 VUDB *Lt de Villeneuve*		**15 + 1**
6/1er REC [C] *Cne Robert*	3 Pan. X46 [D] *Lt Miron*	5 W.-Laffly *Lt Deluc*	5 VUDB [E] *Lt Thiriat*	5 VUDB [F] *Lt Têtenoire*	5 VUDB [G] *Adc Vincendeau*	**15 + 1**

A. Néant à la fin de 1933. B. En plus, 5 CBP et 5 camions.
C. En plus, soutien porté sur 17 camionnettes Laffly LC 2 (15 en juillet).
D. Dissous le 7 avril 1933. Remplacé en juillet par l'ex-5e peloton (VUDB).
E. Au PRREM de Casablanca du 7 janvier au 14 avril 1933.
F. Au PRREM de Casablanca du 28 janvier à mai 1933.
G. Reçues de la **2/1er REI** le 24 mars 1933 . Le 5e peloton devient le 1er en juillet.

La création du 1er RCA et la question de la ventilation des VUDB

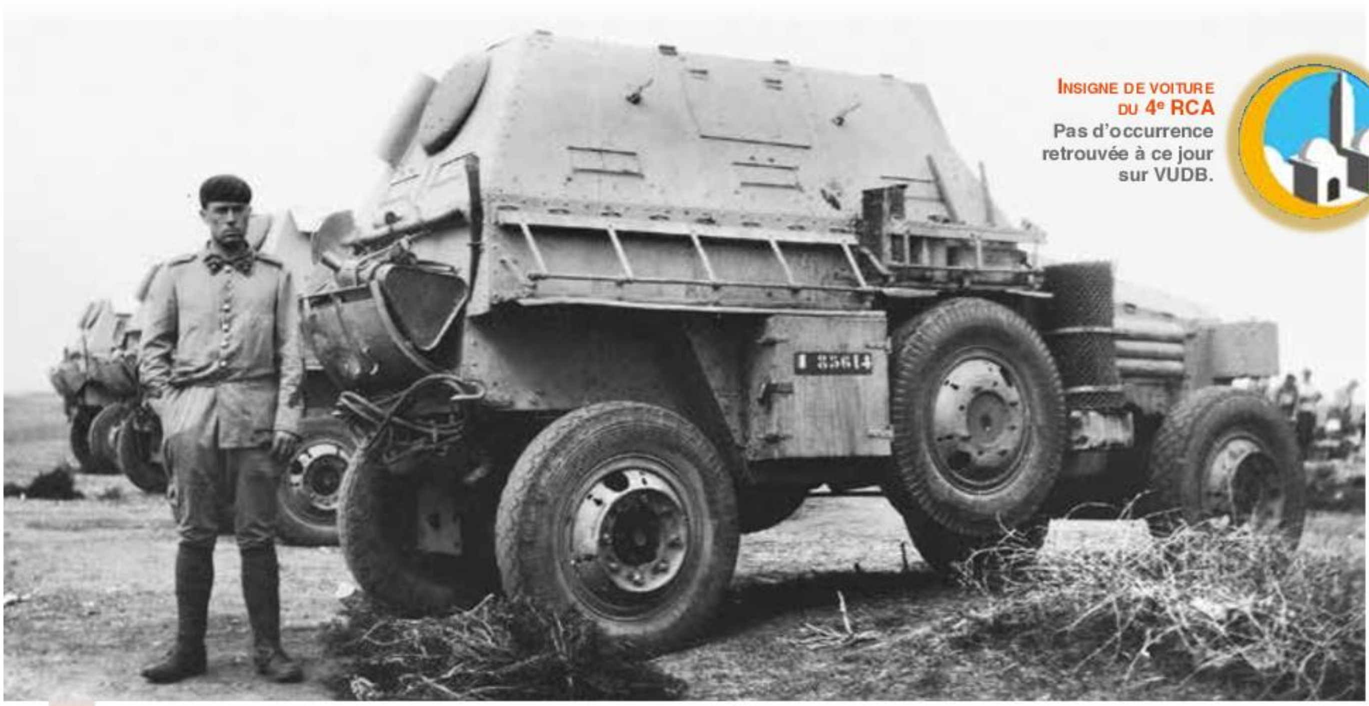
L'organisation initiale du 1er RCA et du groupe d'escadrons d'automitrailleuses du 1er REC est fixée le 4 mai 1933 : [49]

– le 1er RCA est doté d'un état-major, d'un escadron hors-rang (EHR) et de quatre escadrons de combat. Chacun de ces derniers, au même effectif, comprend quatre pelotons (dont trois de combat) comprenant trois AMD White ou White-Laffly ou cinq AMR Berliet VUDB ;

– le groupe d'escadrons (GE) du 1er REC comprend deux escadrons à quatre pelotons de même composition que ceux du 1er RCA.

Cet ensemble doit former 20 pelotons de combat (plus quatre pelotons d'instruction au 1er RCA). Dans une volonté d'homogénéiser le matériel, le 1er RCA doit recevoir les White (18 + 4 de volant) et White-Laffly (18). [50] Quant aux Berliet (49 dont 4 de volant), elles sont affectées au GE du 1er REC pour 44 d'entre elles, et les cinq autres partent pour l'instruction en Tunisie où stationne le régiment (Sousse). Ainsi, la réparation des matériels doit être grandement simplifiée (stocks de pièces, personnels spécialisés, etc.) au sein des unités. [51]

Le 10 mai 1933, la direction des transports du Maroc rappelle qu'il ne reste plus que 48 Berliet (les **85573** et **85619** ayant brûlé accidentellement) [52]

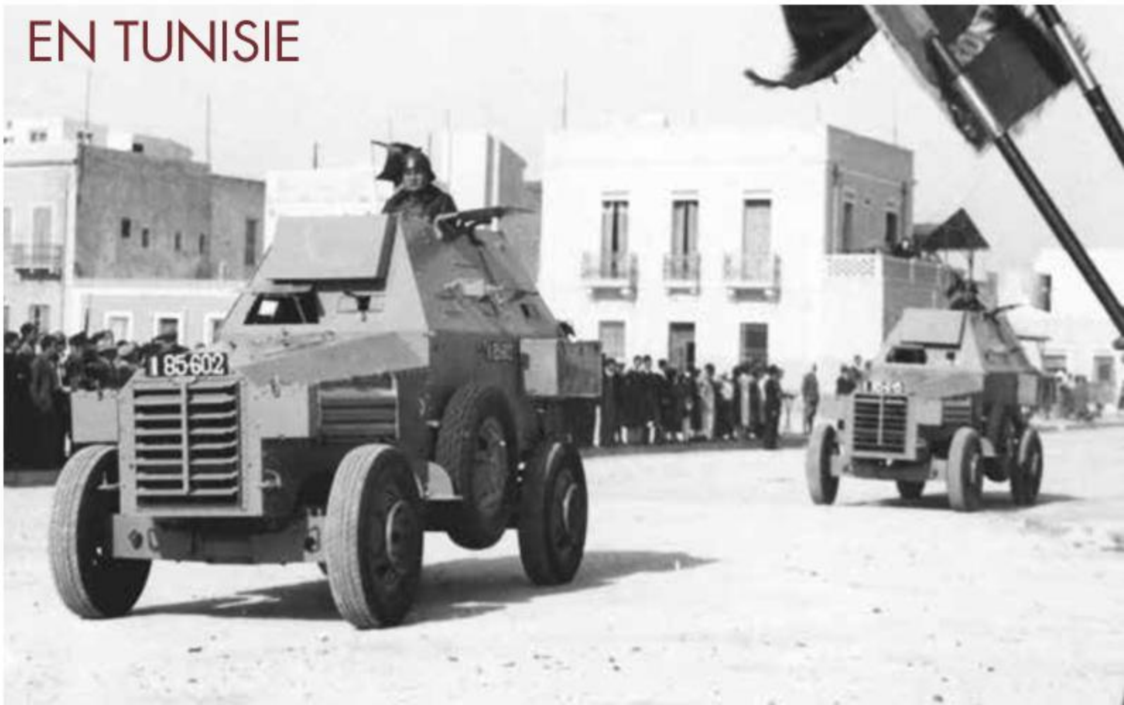


Insigne de voiture du 4e RCA
Pas d'occurrence retrouvée à ce jour sur VUDB.

4e RCA

Le 6/1er REC est dissous le 1er octobre 1934 à Colomb-Béchar mais son matériel automobile a déjà été acheminé à Tunis lorsque le brigadier Jean-Pierre Bastier se fait photographier, au plus tard le 7 septembre 1934, devant la voiture 🇫🇷 85614. Le 30 octobre, les VUDB seront affectées au 2e escadron (ex-à cheval) du 4e RCA. *(Coll. Paul Bastier)*

EN TUNISIE



CI/1er REC

À Sousse le 3 mars 1936, en présence du général Hanote, nouveau commandant supérieur des troupes de Tunisie, défilent deux des quatre VUDB du centre d'instruction du 1er étranger de cavalerie. Nous y voyons la 🇫🇷 85615 au fond mais aussi la 🇫🇷 85602, qui a perdu son hippocampe. *(Coll. Guy François)*

4-Prévision pour les AM du Maroc (10 mai 1933)

	White TBC		*White-Laffly*		*Berliet VUDB*	
	exist.	*prév.*	*exist.*	*prév.*	*exist.*	*prév.*
1er RCA	22	22	5	20 A	16	0
5/1er REC	0	0	5	0	16	22 B
6/1er REC	0	0	5	0	16	22 B
CI/1er REC C	0	0	0	0	0	4 D
Total	*22*	*22*	*15*	*20*	*48*	*48*

A. Dont 10 à venir des 5//1er REC et 6/1er REC, et 5 de métropole.
B. Dont 8 venant du 27e EAMC.
C. Centre d'instruction du 1er REC à Sousse, **Tunisie**.
D. Venant du 27e EAMC.

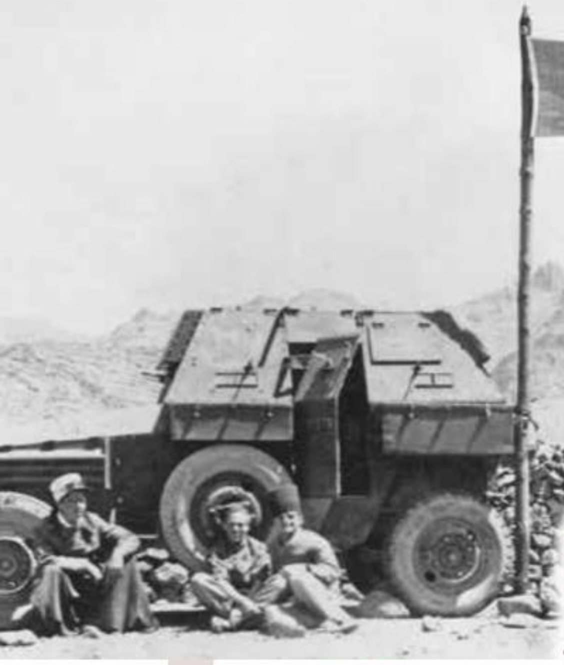
et en conséquence propose d'affecter seulement quatre VUDB à Sousse (➠ *tableau 4 ci-dessus).*

Le 19 mai, le général Dugué Mac Carthy estime, en accord avec le colonel Burnol commandant le 1er REC, que les unités ne peuvent être uniquement dotées de Berliet et surtout dénuées de canons de 37.[53] Il envisage dès lors la composition suivante des unités :[54]

– **1er RCA** : deux groupes d'escadrons comprenant deux escadrons Laffly, un escadron White, un escadron mixte (un peloton White, deux pelotons Berliet) ;

– **1er REC** : un groupe d'escadrons à deux escadrons composés chacun d'un peloton White et trois pelotons Berliet.

De nombreux échanges entre les divers états-majors et directions s'ensuivent sur la répartition à donner au matériel. Le 9 juillet 1934, le général Dugué Mac Carthy résume les besoins en matériel de combat des groupes d'escadrons du 1er RCA : léger et tous terrains pour les missions de police (Berliet), puissant et protégé pour combattre un potentiel ennemi européen (Laffly ou Panhard). Il désire donc recevoir de métropole en 1935, 16 blindées Laffly (trois sont annoncées pour 1934), deux Laffly et deux Berliet TSF, ainsi que 44 Berliet modifiées (32 au 3e et 4e escadrons). Les 4e pelotons, qui n'existent pas, seraient pourvus en matériel durant les années 1936-1937 (sept Laffly, 14 Berliet). Ces modifications souhaitées portent essentiellement sur le châssis et sur l'armement. Ce dernier devrait être

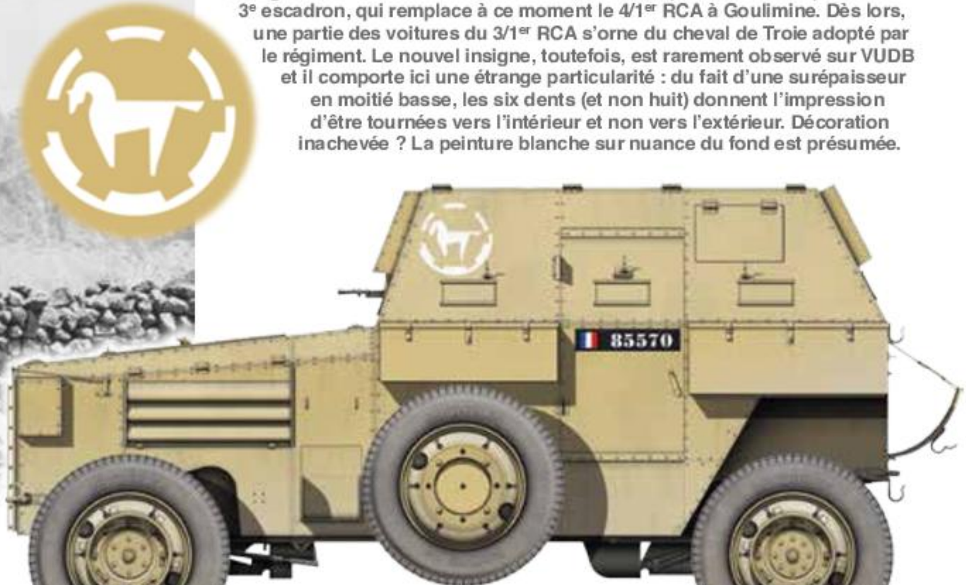


La voiture 85570 du 3/1er RCA en mission de sécurité du rallye du Maroc, région de Goulimine, 1937. *(Coll. J.-B. Petrequin)*

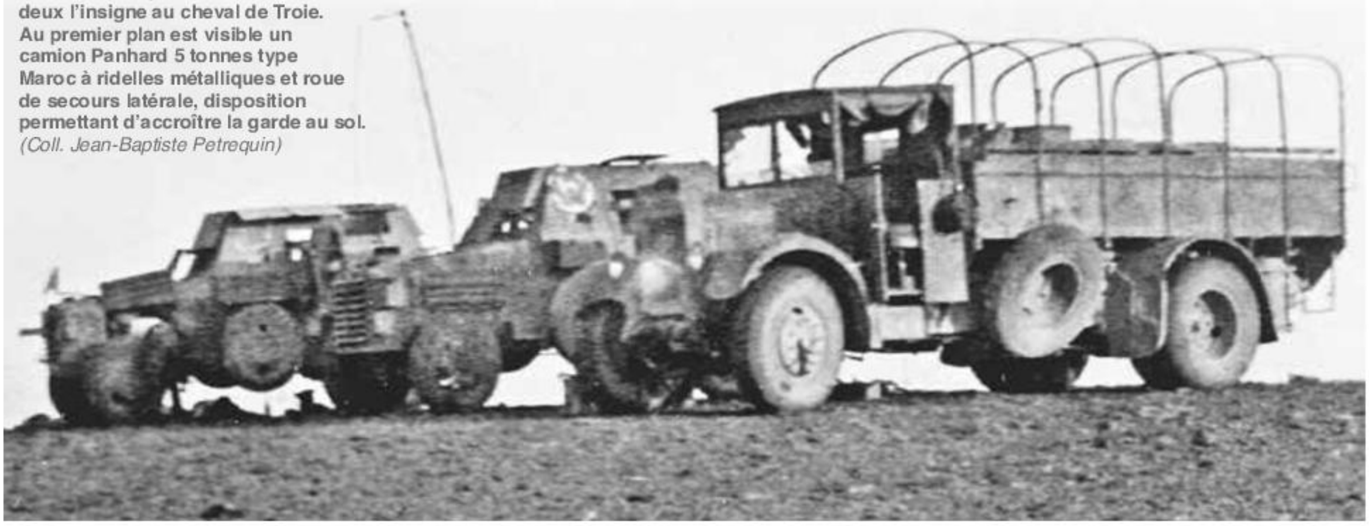
3/1er RCA

Voiture de prise de contact Berliet VUDB 85570 du 3/1er RCA, 1937

À sa création le 1er juillet 1933, le 4e escadron du 1er RCA a continué d'arborer le sagittaire du 27e EAMC (➠ *page 39)* **dont il était issu, par changement de nom. Mais en mai 1936, ses deux pelotons VUDB passent au 3e escadron, qui remplace à ce moment le 4/1er RCA à Goulimine. Dès lors, une partie des voitures du 3/1er RCA s'orne du cheval de Troie adopté par le régiment. Le nouvel insigne, toutefois, est rarement observé sur VUDB et il comporte ici une étrange particularité : du fait d'une surépaisseur en moitié basse, les six dents (et non huit) donnent l'impression d'être tournées vers l'intérieur et non vers l'extérieur. Décoration inachevée ? La peinture blanche sur nuance du fond est présumée.**



Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/35**



Ces VUDB du 3/1er RCA vues elles aussi en 1937 présentent toutes deux l'insigne au cheval de Troie. Au premier plan est visible un camion Panhard 5 tonnes type Maroc à ridelles métalliques et roue de secours latérale, disposition permettant d'accroître la garde au sol. *(Coll. Jean-Baptiste Petrequin)*

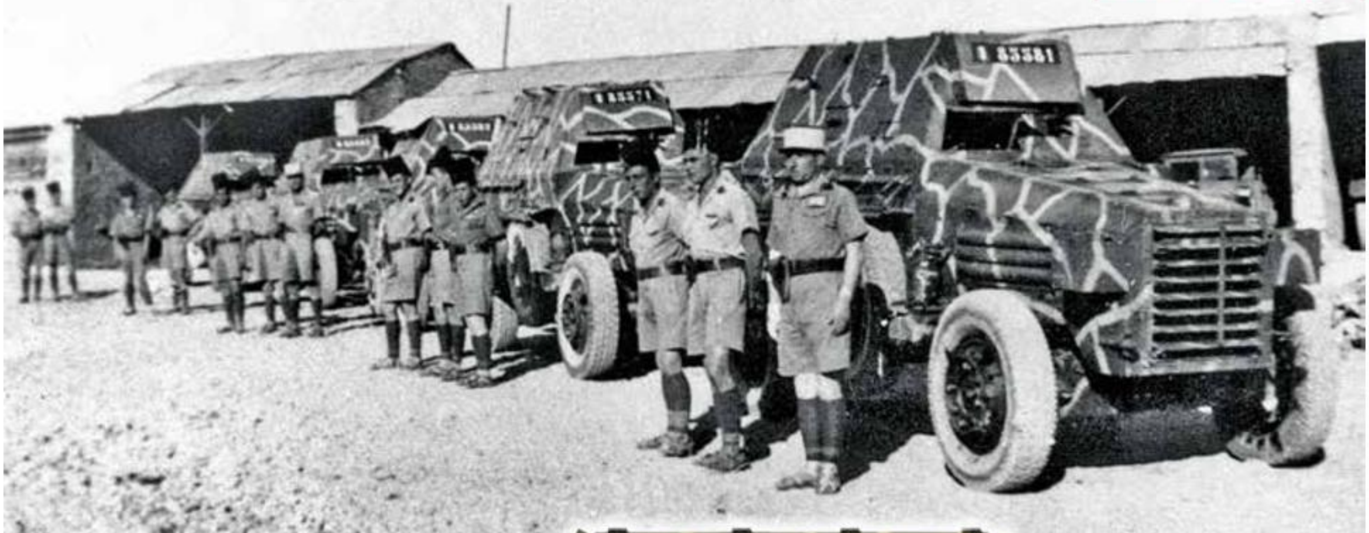
Notes

[53] Indice également de l'attachement des cavaliers au matériel White, jugé comme plus rustique que la périlleuse Berliet.

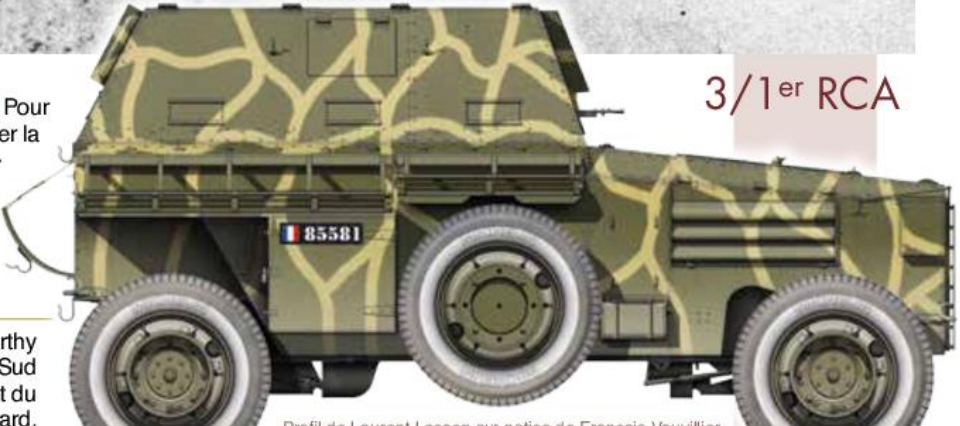
[54] Cette composition est qualifiée de temporaire, les Berliet devant être remplacées par un matériel mieux armé. Le général commandant la cavalerie du Maroc prévoit qu'en cas de mobilisation, un GE serait uniquement doté de matériel Laffly, l'autre provisoirement en White et Berliet.

[55] Le général Dugué Mac Carthy envisage d'ailleurs deux canons de 37 et trois mitrailleuses par peloton.

[56] Jamais mise en place sur VUDB, cette caractéristique fondamentale des AMD suppose un poste de conduite arrière et un homme d'équipage attitré.



Le 2e peloton du 3e escadron du 1er RCA à Goulimine en été 1938. Ses voitures, tout juste sorties de révision — les 85581 et 85571 au premier plan — ont reçu une nouvelle livrée. *(Archives P. Touzin, DR)*



Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/35**

Voiture de prise de contact Berliet VUDB 85581 du 3/1er RCA, Goulimine, été 1938
Ce bariolage spectaculaire, rare sur les VUDB, a manifestement été réalisé à l'imitation de celui, appliqué d'origine, sur les AMD Panhard 165/175 et les camions blindés Panhard de même châssis. Mais on le rencontre aussi, dès le début 1934, sur quelques AMD White-Laffly du 1er RCA *(➡ GBM 78 pages 56 et 63).*

monté sur une circulaire du type aviation. 55 Pour compenser la surcharge, il envisage d'abaisser la carapace, supprimer le condenseur et le ventilateur de la chambre de combat tout en souhaitant un inverseur. 56

1934-1939, d'incessantes mutations

Suivant l'idée du général Dugué Mac Carthy de juillet 1934, chaque escadron affecté au Sud marocain se voit, dès lors, doté théoriquement du matériel Berliet et de camions blindés Panhard. Le 7 août, le général Goudot signale que les Berliet du 4/1er RCA et des 5/ et 6/1er REC, bien que très fatiguées, pourraient encore couvrir 12 à 15000 nouveaux kilomètres et être remplacées dans un délai de deux ans après leur révision générale.

Le 16 du même mois, l'EMA signale la dissolution du 6/1er REC dont les matériels doivent être reversés au **4e RCA** (Tunisie) à partir du 1er septembre.

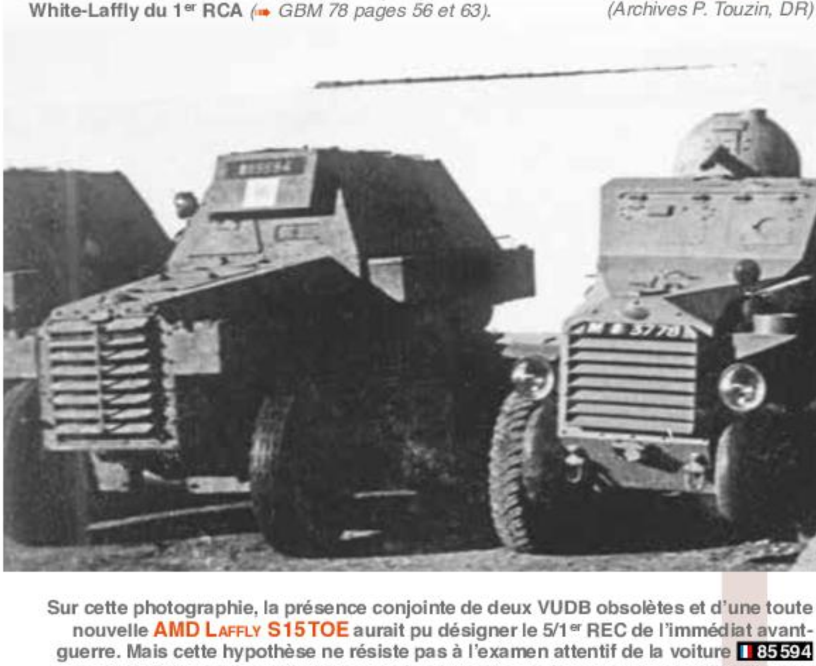
En octobre, le 5/1er REC se voit doté d'un peloton de cinq camions blindés Panhard. Ceux-ci doivent constituer une section de transport forte de 49 personnels (16 décembre 1934). Après avoir échangé, en 1935, un peloton VUDB contre un peloton White allégée venant du 3/1er RCA, le 5/1er REC comprend en 1936, deux pelotons Berliet, un peloton de White allégée (dissous en 1939), un autre de White-Laffly et un peloton de CBP (versés au 1er RCA en 1937).

À la fin de 1934, une vingtaine de VUDB quitte le Maroc pour renforcer la Tunisie menacée

En janvier 1937, la situation des VUDB au Maroc est la suivante : trois pelotons au 3/1er RCA et deux autres au 5/1er REC, soit 25 Berliet VUDB. Les autres, une vingtaine, sont en Tunisie depuis fin 1934.

Dès lors, entre 1937 et 1939, les espoirs du Maroc reposent sur la ventilation des Laffly S15TOE promis pour 1938. Celle-ci implique des changements dans l'organisation des unités. Huit Panhard TOE (du 1er REI) et trois White-Laffly (du 5/1er REC) seraient versées aux 1er et 2e escadrons du 1er RCA à la réception des nouveaux matériels.

En mars 1939, le général François, adjoint au général commandant en chef des troupes du Maroc, éta-



Sur cette photographie, la présence conjointe de deux VUDB obsolètes et d'une toute nouvelle AMD Laffly S15TOE aurait pu désigner le 5/1er REC de l'immédiat avant-guerre. Mais cette hypothèse ne résiste pas à l'examen attentif de la voiture 85594 qui arbore à l'avant le carré blanc avec losange bleu de la cavalerie adopté en janvier 1940. Par ailleurs, la S15TOE M 3778 est notoirement identifiée au 8e RCA d'Afrique-Occidentale française en 1941-1942. Ce sont donc des véhicules de ce régiment que montre ce rare document pris, avec certitude, à Rabat (Maroc) au printemps 1941 avant leur expédition au Soudan. *(Fonds Dupeyrat via Michel Bureau)* blit un *programme d'ensemble d'aménagement des unités mécaniques* du Protectorat.[57] L'idée générale est « *de disposer dans le Nord, sur la grande rocade ferrée et routière, d'une unité mécanique de combat composée d'escadrons homogènes et dotés de matériel moderne.* » En l'occurrence des chars Hotchkiss.

Dans le Sud marocain, la sécurité doit être assurée par les unités de Légion qui, faute de matériel suffisant (AMD Panhard et Laffly S 15 TOE), seraient secondées par des pelotons du 1er RCA. Cette politique s'appuie sur la volonté, exprimée depuis 1933, de motoriser et moderniser les compagnies d'infanterie de Légion (1er, 3e et 4e REI) mais qui, par manque de moyens, reste suspendue depuis 1936.

L'arrivée des Hotchkiss H 35 durant les premiers mois de 1939 va amener ainsi quelques évolutions. Le 5/1er REC se voit doté de trois pelotons VUDB et de deux pelotons Panhard.

Un épilogue peu documenté

Lorsqu'éclate la Seconde Guerre mondiale, les Berliet VUDB ont déjà neuf ans dans les roues et connu un service particulièrement éprouvant. Le 2 septembre 1939, l'érosion ayant fait son œuvre, la 2e direction (cavalerie) ne recense plus que 32 voitures sur les 50 livrées. À cette époque, elle les classe sous la rubrique « *AMD, matériel ancien* » alors qu'elles étaient auparavant considérées comme des AMR. Leur répartition précise en 1939-1940 est loin d'être entièrement documentée. Tentons une esquisse :

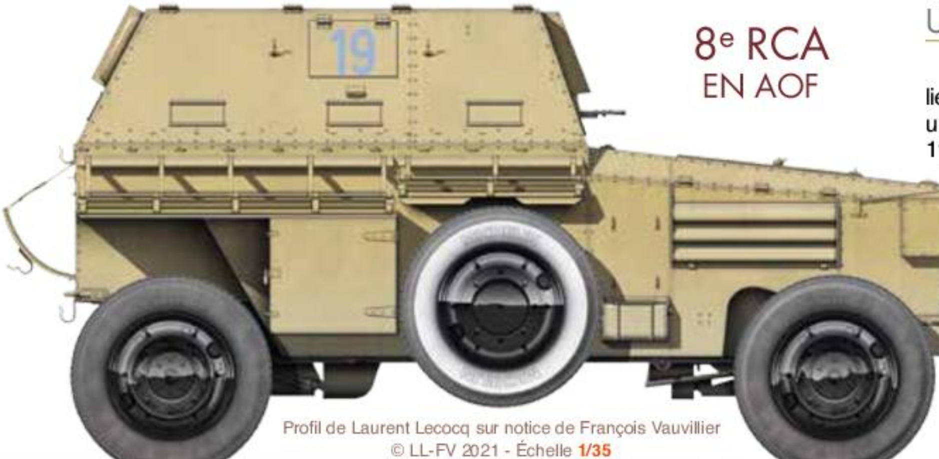
– au Maroc, le **3/1er RCA** aligne encore 12 VUDB à la mobilisation de 1939. L'une se renverse dans un contrebas le 11 octobre 1939. Les 11 autres sont reversées le 10 novembre 1939 au parc d'Agadir, en vue de la transformation de cet escadron sur chars Hotchkiss H 39. Il est possible que le PRREM de Casablanca en ait également abrité quelques-unes.

– en Tunisie, il en subsisterait une quinzaine, que l'on est tenté de situer, pour une poignée d'entre elles, à la portion centrale du **1er REC** à Sousse et les autres au **2/4e RCA** stationnant dans le Sud tunisien. Toutefois la situation face à l'Italie reste à documenter.

Après l'armistice, une situation précise est révélée par un tableau de la Délégation générale du gouvernement en Afrique du Nord, datant de juin 1941 : l'unique unité alors dotée de VUDB est un corps nouvellement créé au Maroc par le 1er RCA, le **8e GACA** (futur **8e RCA**, ➠ *GBM 113 pp. 89-96)* qui en reçoit 22 dont 11 sont déjà en AOF, les 11 autres en instance de départ. Cinq autres VUDB sont stockées sous contrôle et dix, en état inconnu, sont classées « *matériel d'instruction* ». Soit un total de 37 alors recensées.[58]

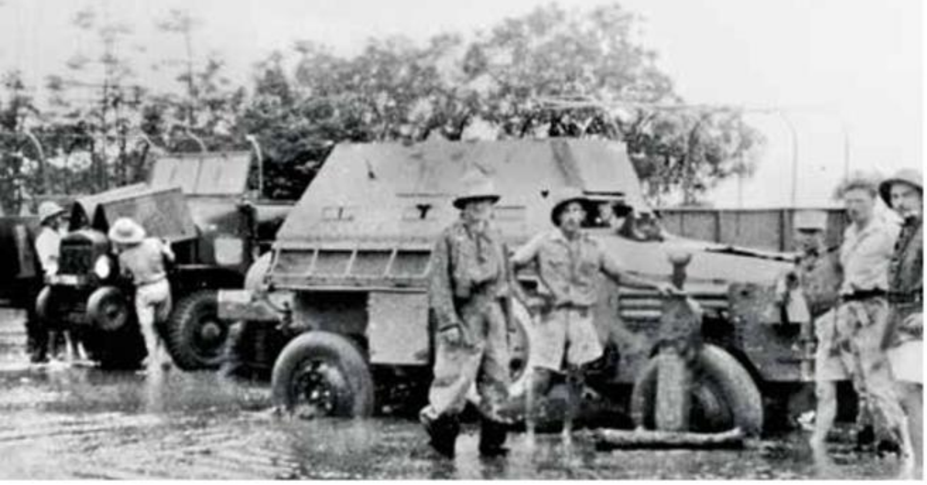
En 1941, bien qu'à bout de souffle, vingt-deux VUDB sont expédiés en AOF

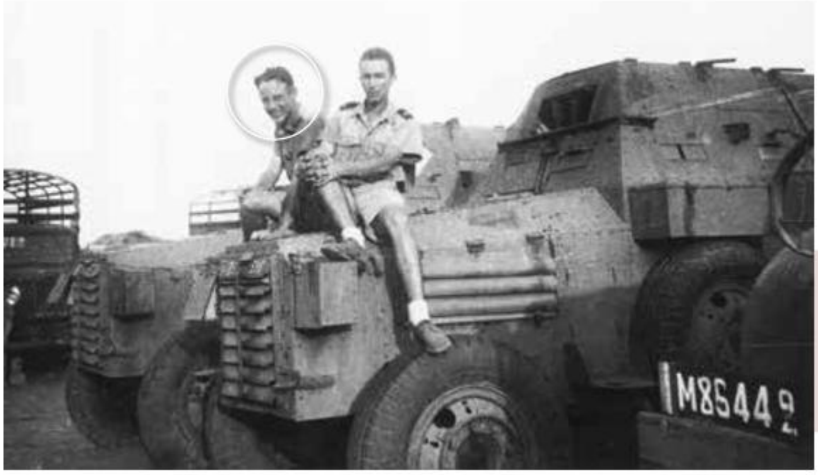
On apercevra, pour la dernière fois en opérations, des VUDB sur la dorsale tunisienne en 1942-1943. Là s'arrêtera la carrière opérationnelle bien remplie d'une honnête « *voiture de prise de contact*» à qui l'on demanda, en maintes circonstances, bien plus qu'elle ne put donner. ■



Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle 1/35

AMD Berliet VUDB du 4e escadron du 8e RCA, Ségou 1942
Notre profil est la traduction en couleurs de la photographie ci-dessous. Son numéro « 19 », fort peu tranchant, est présumé « *bleu azur* **», couleur réglementaire attribuée aux 4e escadrons par la note d'ensemble du 14 septembre 1941 fixant, entre autres, les notions à respecter pour les couleurs symboliques de la cavalerie. Derrière la VUDB sont visibles une VDP Laffly S 20 TL et des GMC ACK 353. Chaque escadron du 8e RCA se compose de trois pelotons d'AM (de divers types), d'un peloton antichar de 25 mm et d'une section de tirailleurs portés, ce qui explique ici la présence de ces différents véhicules.** *(Photo Albert Samin via Stéphane Ferrard)*





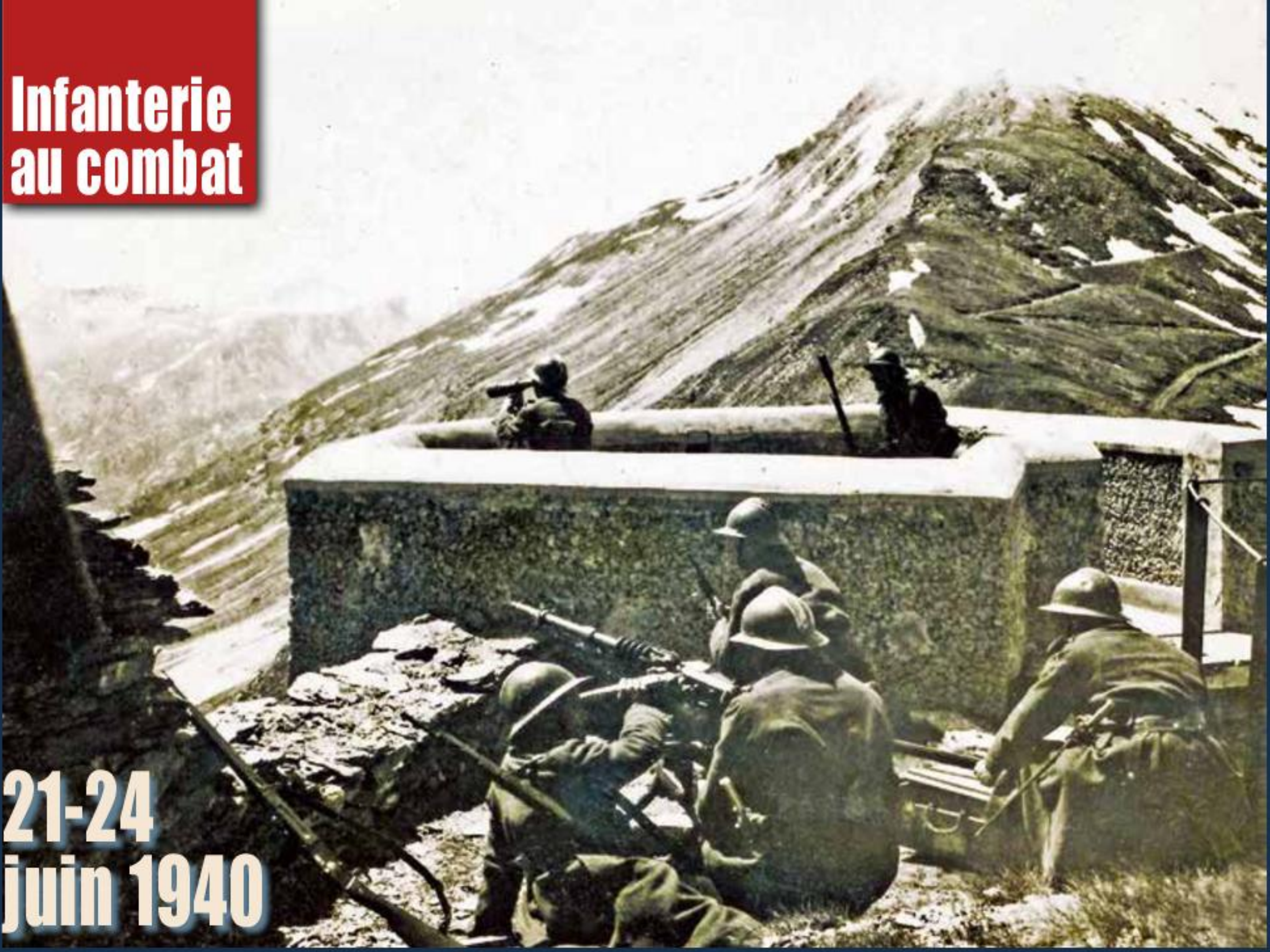
Fernand Barrachet *(cerclé)* **et un camarade prennent la pose à Ségou (AOF) sur la VUDB 85 596 du 4e escadron du 8e RCA, garée entre le GMC ACK 353 M 86 442 et une autre VUDB, la 85 571. Ces voitures étaient surnommées «** ***les " cercueils roulants ". Là, il y avait de l'obsolescence à revendre. C'était en 1941-1942*** **», se souvient Fernand Barrachet. Les VUDB «** ***absolument pas étudiées pour l'AOF*** **[étaient]** ***par ailleurs à bout de souffle. Les grands génies qui avaient prévu leur utilisation à Ségou avaient vraiment mis le pied à côté de la plaque. C'était tout simplement scandaleux.*** **»** *(Photo Le Port, Unaca)*

Notes

[57] Note n° 224-S/3, CTM, EM, 3e bureau, 14 mars 1939.

[58] On peut supposer que les 32 VUDB recensées en septembre 1939 se limitaient à celles encore en état de faire campagne, alors que les 37 de 1941 incluent les voitures d'instruction.

Infanterie au combat



21-24 juin 1940

Mont-Cenis avec les DÉFENSEURS DE LA TURRA

Laurent Demouzon

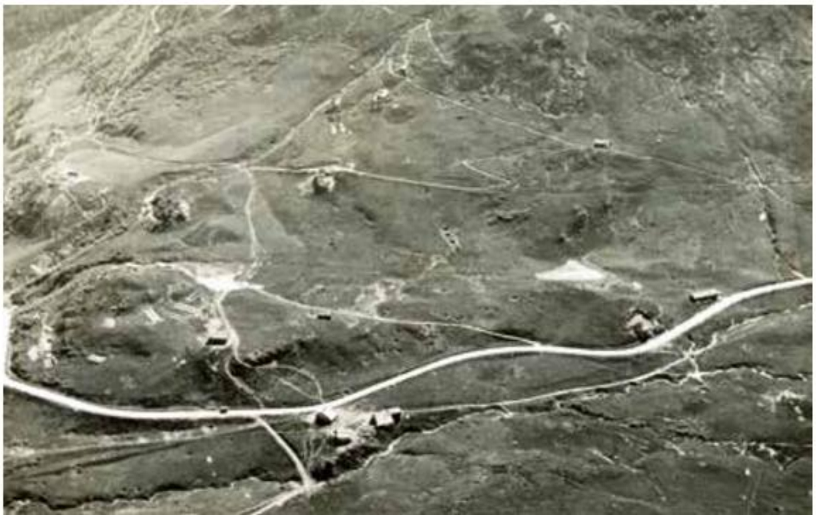
En titre. **Exceptionnelle photographie d'Alpins du 71^e^ BAF dans l'observatoire de la Turra. Une mitrailleuse HOTCHKISS est prête à ouvrir le feu. Un homme tient un TROMBLON VB pendant que Marcellin Filliol observe l'Italie.** *(Coll. F. et N. Filliol)*

Le COL DU MONT-CENIS vu depuis le fort de la Turra. On remarque les nombreux impacts des obus italiens. *(Coll. Laurent Demouzon)*

Le 10 juin 1940, l'Italie déclare la guerre à la France. Le 21, après une période d'accrochages, Mussolini déclenche une offensive générale sur les Alpes. En Savoie, le col du Mont-Cenis, voie d'invasion principale de la vallée de la Maurienne, est défendu, au sud, par le fort de la Turra qui le domine de 400 m. Quatre jours de violents combats d'arrêt s'achèveront par les honneurs militaires rendus à ses défenseurs invaincus.

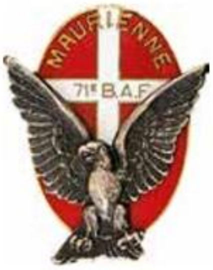
La petite garnison du fort de la Turra se compose d'une section du 71e bataillon alpin de forteresse (BAF), deux pièces de 75 mm du 164e régiment d'artillerie de position (RAP) et un groupe de la section d'éclaireurs skieurs (SES) du 15e bataillon de chasseurs alpins (BCA). Le col est tenu par la 10e compagnie du 281e régiment d'infanterie qui occupe l'ouvrage Maginot des Revêts et trois casemates. Au nord, la défense est assurée par les SES des 11e et 15e BCA.

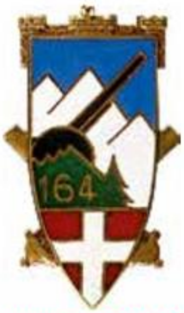
Ces troupes ont pour mission de contenir au maximum l'offensive transalpine avant de se replier sur la position principale de résistance, établie autour de Modane, à l'exception des garnisons des ouvrages fortifiés qui doivent tenir le plus longtemps possible sans esprit de recul.



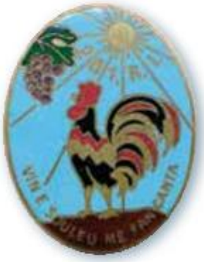
Des canonniers du **164e RAP** posent autour d'une des deux pièces de **75 modèle 1897** du fort de la Turra. *(Coll. Laurent Demouzon)*

Une mitrailleuse **Hotchkiss** et deux tromblons **VB** du **71e BAF** sont prêts à ouvrir le feu. La vallée de la Maurienne se détache en arrière-plan. *(Coll. François et Nicolas Filliol)*





Insignes des 71e BAF et 164e RAP dont des éléments font partie de la petite garnison du fort de la Turra.



Insigne du 281e RI régiment dont la 10e compagnie tient le col du Mont-Cenis.

vendredi 21 JUIN

Premières tentatives

Dans la matinée, les deux pièces de 75 mm de la Turra ouvrent le feu sur des colonnes ennemies. Les batteries italiennes répliquent en tirant 500 obus sur le fort et sur l'ouvrage Maginot des Revêts.

À 18 h 30, le pilonnage cesse. Les hommes du III/64° Regimento Fanteria débouchent en colonne par un sur la route. Aux Revêts, les Français les laissent s'approcher avant d'ouvrir le feu avec leurs deux mitrailleuses Hotchkiss. Les assaillants se jettent au sol et dans les fossés. L'artillerie italienne reprend ses tirs sur l'ouvrage, sans grands résultats. Dès qu'ils cessent, les fantassins tentent de progresser, sans succès.

samedi 22 JUIN

Les chars italiens interviennent

Vers 0 h 30, les éléments du 281e RI qui tiennent le col reçoivent l'ordre de se replier sur Modane en abandonnant trois pièces de 25 mm et deux pièces de 47 mm de marine. Les SES des 11e et 15e BCA décrochent sur Lanslevillard. Les éclaireurs mettront deux jours pour atteindre les lignes françaises, complètement exténués.

À 3 heures, l'artillerie italienne ouvre le feu en tirant près de 1 000 coups.

À 8 heures, quatre chars légers L35 du 4° battaglione du 1° Regimento Fanteria Carrista franchissent la frontière et progressent en direction des Revêts. Un champ de mines, très visible, barre la chaussée. Le premier engin ralentit, hésite, puis avance lentement. Une puissante explosion le projette à la renverse dans le fossé. Le *sottotenente* (sous-lieutenant) Paino, le visage en sang, s'extrait péniblement de la carcasse. Malgré ses blessures, il tente de dégager son pilote, mais ce dernier est mort.

Un second char avance. À son tour, il saute. Le commandant Del Monti suspend l'attaque mais le sergent Fossati démarre son char sans ordres. Quand il arrive à 5 m du premier engin, il s'arrête, saute à terre puis accroche un câble à la carcasse. Il est blessé à la jambe par un tir de mitrailleuse Hotchkiss en remontant dans son blindé. Malgré la douleur, Fossati démarre et parvient à rejoindre les lignes italiennes, en tractant le blindé endommagé.

À 14 heures, profitant du brouillard, des Italiens descendent du Pas-de-la-Beccia et atteignent le Collet. Le maréchal des logis Mogenet et les artilleurs Clapier et Garin, armés de mousquetons et de grenades, ouvrent le feu. La garnison, alertée par ces détonations, gagne le mur d'enceinte. L'effet de surprise est manqué, les assaillants préfèrent se replier.

À 16 h, profitant d'une nappe de brouillard, la 1ra *compagnia* de la IXa GAF (Guardia alla Frontiera, équivalents des BAF) s'empare des casemates des Arcellins et du Mollard tenues par douze hommes du 281e RI.

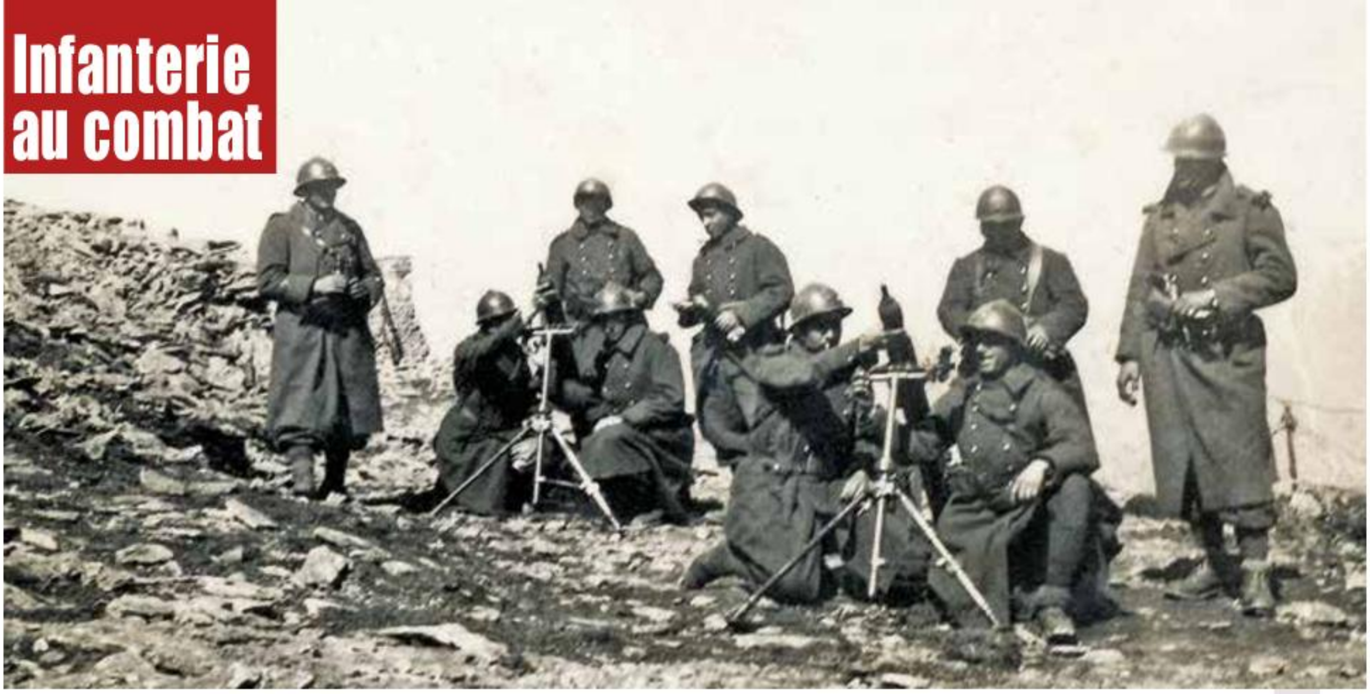
dimanche 23 JUIN

Le héros du jour, un 75 mm

À 5 h 30, le lieutenant Chandesris positionne un 75 mm au Collet pour battre les pentes du Laro. Le maréchal des logis Mogenet envoie le brigadier-chef Canolle chercher des hommes pour former l'équipe de pièce. Le sous-officier reste seul quand apparaissent des Italiens du 232° Fanteria. Gardant son sang froid, il charge la pièce, baisse le tube à zéro puis ouvre le feu. Il renouvelle l'opération cinq fois avant d'être rejoint par des canonniers. Pendant 20 minutes, la pièce tire obus sur obus, repoussant l'attaque.

Le canon est ramené à l'abri dans le fort. Tous les quarts d'heure, la garnison tire en changeant à chaque fois d'emplacement, pour tromper l'ennemi sur l'importance de ses effectifs.

Vers 17 heures, les observateurs signalent des chars L35 et de l'infanterie sur la route nationale, à proximité de Grand-Croix. Chandesris replace la pièce de 75 mm dans une casemate puis il déclenche l'ouverture du feu. Dès les premières explo-



sions, les fantassins ennemis s'éparpillent. Mais les chars légers, stationnant en colonne, ne peuvent faire demi-tour. Plusieurs d'entre eux sont touchés et prennent feu. Des hommes sont tués ou blessés. Nos Alpins qui assistent aux tirs poussent des cris de joie à chaque coup au but.

L'artillerie italienne refroidit rapidement leur enthousiasme. Tous nos hommes gagnent alors la protection des galeries sauf les observateurs. Le PC, un casernement, la boulangerie, la position des mortiers et l'observatoire d'artillerie sont touchés.

lundi
24
JUIN

Dernier assaut, nouvel échec

À 2h45, l'artillerie italienne reprend ses tirs. Le lieutenant Prudhon replie le personnel dans la galerie sous roc. Le temps est épouvantable avec une neige humide. Les hommes, transis, grelottent de froid. Le lieutenant leur fait distribuer des grogs car ils ne supportent plus le vin chaud qu'ils vomissent.

Le jour se lève et le feu cesse. Les Alpins se restaurent avec une soupe quand un cri retentit « *Alerte, défense rapprochée sous l'enceinte ouest* ».

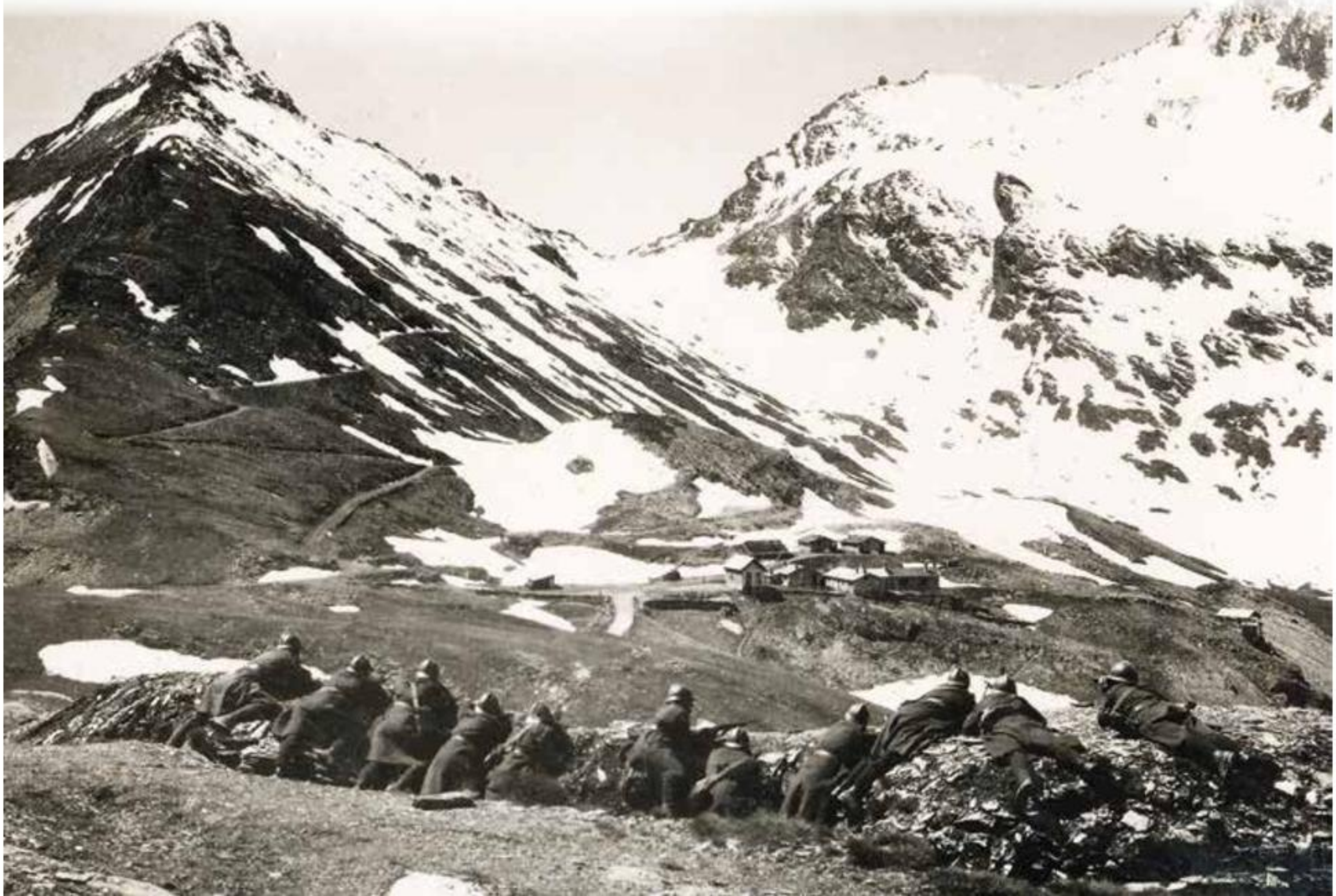
Le repas est abandonné sur place. Les Français se ruent à leurs postes de combat. Le lieutenant Prudhon sert une mitrailleuse pendant que le médecin Lafeuille lance des grenades par-dessus le mur d'enceinte. Les mortiers entrent en action. Les armes automatiques tirent sur les baraquements du poste d'hiver, les pentes du Laro et la Croix-de-la-Turra.

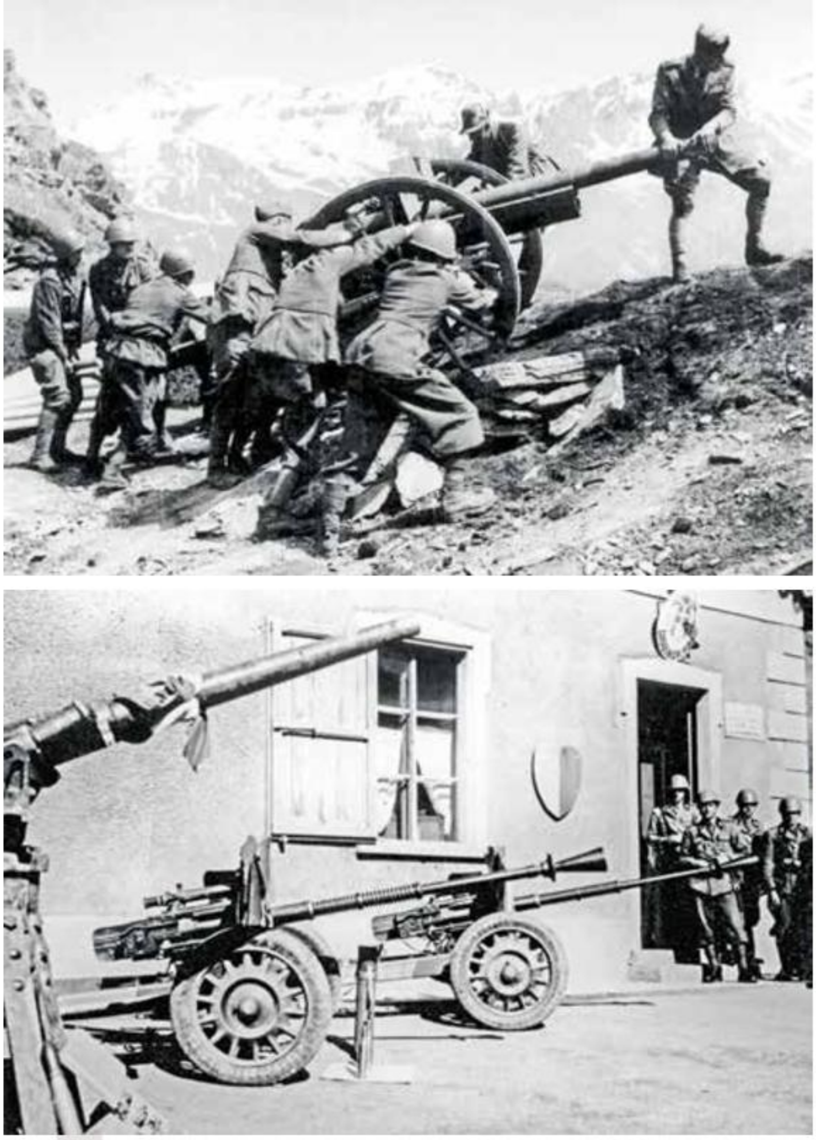
Le maréchal des logis règle sa pièce de 75 à zéro et ouvre le feu, seul face à l'ennemi

Une mitrailleuse italienne balaye le parapet. Le lieutenant Chandesris met une pièce de 75 mm en position devant l'entrée sud pour la museler. Mais les artilleurs, pris sous son tir, doivent se mettre à l'abri. Seul Mogenet, stoïque, continue à la servir. La situation devient grave. Heureusement les assaillants sont bloqués dans les barbelés entourant l'ouvrage, sous le feu français. Ils reçoivent enfin l'ordre de se replier.

Le sergent Dequier, à gauche, et un GROUPE DE MORTIERS DE 81 MM DU 71e BAF sur les dessus du fort de la Turra.
(Coll. F. et N. Filliol)

Un GROUPE DE COMBAT DU 71e BAF au complet en position sur la défense sud du fort. À droite, juste à côté du tireur au FM 24/29, le sous-officier chef de groupe, jumelles aux yeux, surveille le poste d'hiver qui a été abandonné. Tout à fait à droite en contrebas, on distingue l'arrivée du téléphérique. La frontière italienne se trouve sur la crête. La neige est encore très abondante au-dessus de 2200 m d'altitude. Les Italiens lanceront plusieurs attaques par ces pentes.
(Coll. F. et N. Filliol)





En haut. **En juillet 1940, les Italiens récupèrent les deux canons de 75 modèle 1897 laissés dans le fort, sans leurs culasses. Et,** *ci-dessus,* **ils exposent deux des canons de 25 APX modèle 1937 et un 47 de marine abandonnés par le 281ᵉ RI le 22 juin.** *(Coll. Laurent Demouzon)*

En-dessous de la Turra, les éléments du 232° Fanteria attaquent les Revêts. Ils s'infiltrent jusqu'au Mollard-Crochet d'où ils tirent, avec des armes automatiques, des balles perforantes. De l'ouvrage, les Français ripostent violemment. Des Italiens progressent sous les pentes de la Turra, à moins de 100 m des Revêts. Depuis le bloc d'observation, le sergent Laurichesse vide plusieurs chargeurs de FM sur ces intrépides assaillants.

À 10 h 40, l'échec de l'attaque provoque un nouveau pilonnage sur la Turra. Une partie de la garnison se replie dans les galeries, l'autre gagne l'entrée sud pour assurer une surveillance rapprochée.

Le mur d'enceinte est éventré à trois endroits. Le lieutenant Chandesris et des hommes obstruent la brèche avec des caisses à munitions remplies de terre et de cailloux. Des infiltrations sont signalées en direction des Revêts, vers la RN 6. Des armes automatiques les arrêtent. Les mortiers arrosent le ravin de la Féoz puis ils tirent sur la Fema où se trouve rassemblée une douzaine de chars légers italiens. Une vingtaine d'obus s'abat sur les engins. Certains parviennent à se replier mais d'autres, plus ou moins endommagés, restent sur place.

Dans la soirée, l'artillerie française de Modane vide ses munitions car l'armistice avec l'Italie a été signé le jour même et doit entrer en vigueur à 0 h 35.

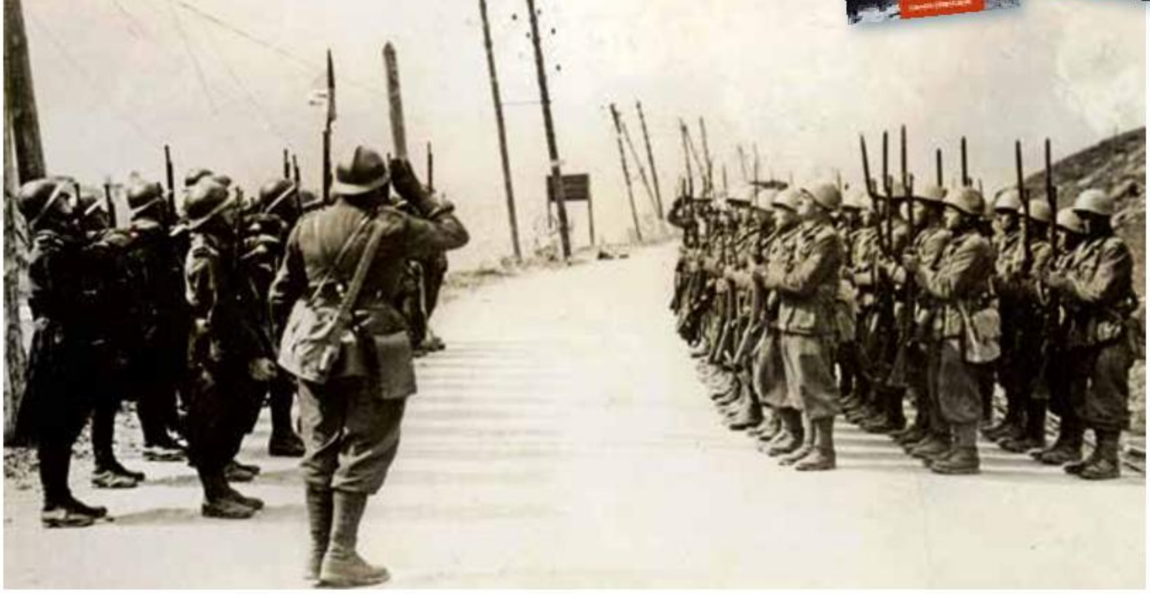
Des rafales sont tirées sur des lumières le long du lac. À 0 h 30, le lieutenant Prudhon, servant une mitrailleuse, lâche une dernière rafale rageuse sur l'Italie.

En vertu des accords d'armistice, le fort de la Turra et l'ouvrage des Revêts seront évacués le 2 juillet mais leurs garnisons, à qui les Italiens vont rendre les honneurs, regagneront les lignes françaises, libres et invaincues. ■

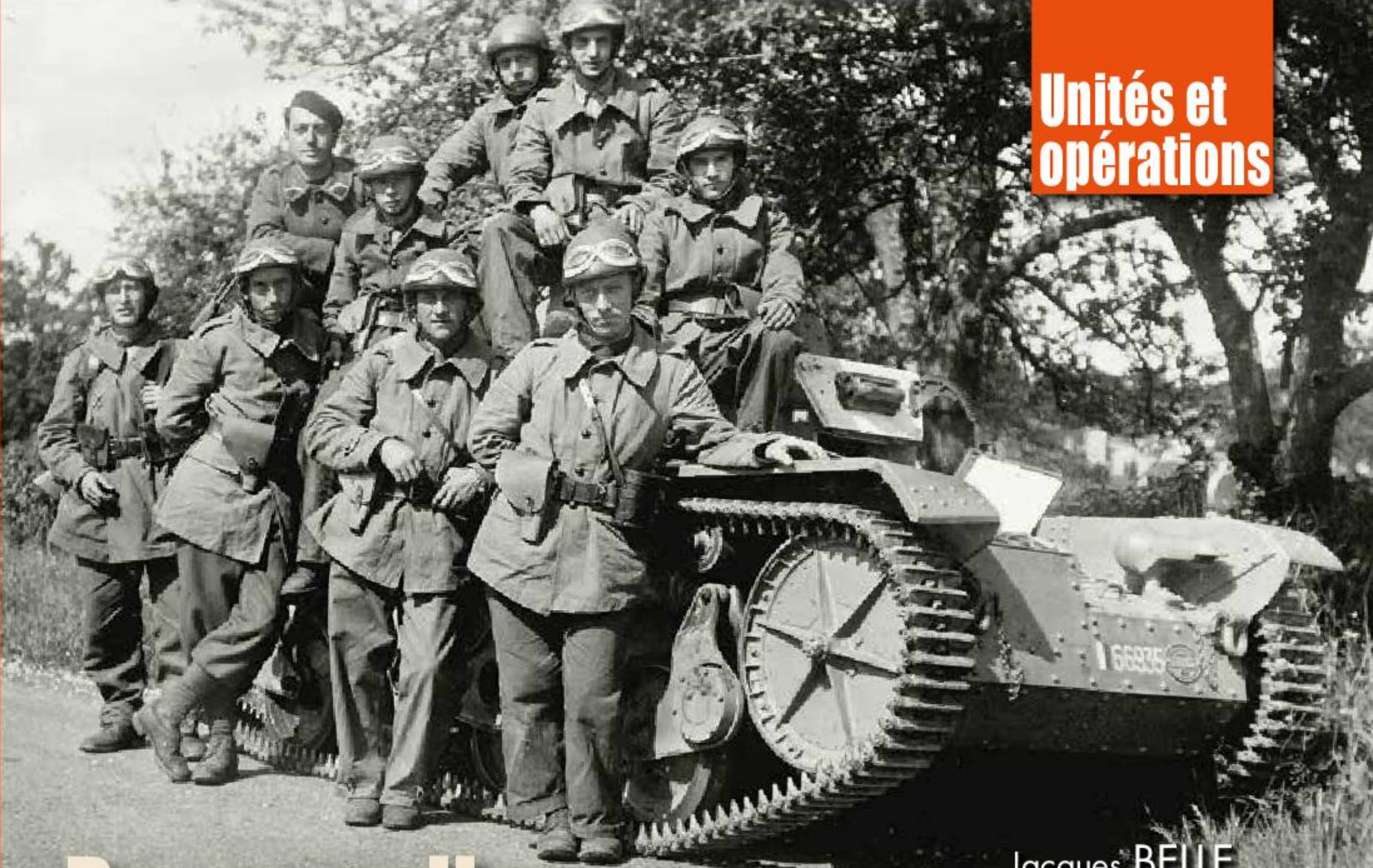
Remerciements
À Aline Thuret, Olivier Bellec, François et Nicolas Filliol.

Pour en savoir plus
Le fort de la Turra, gardien du col du Mont-Cenis
Maurienne 1940, de l'auteur
mémoire-des-alpin.com
Facebook : mémoire des alpins
laurent.demouzon@wanadoo.fr

Le fort de
LA TURRA
MAURIENNE
1940



Le 2 juillet 1940, l'équipage des Revêts (281ᵉ RI) et une section italienne se présentent mutuellement les armes. Le sous-lieutenant Cavin, commandant l'ouvrage, est de dos. Après cette cérémonie, les Français embarqueront dans des camions transalpins pour regagner, libres, les lignes françaises. *(Coll. L. Demouzon)*



Jacques BELLE
Iconographie, fiches et légendes
François Vauvillier

De nouvelles unités mécaniques

POUR LA LIGNE WEYGAND

En titre. **Juin 1940 sur l'Aisne. Cette belle photographie de cavaliers d'un escadron mixte AMR/motos juchés sur l'AMR 35 ZT4 66 935 a assurément été prise à la 7e DLM. Tous les hommes, pour la plupart des anciens de la campagne de mai à la 4e DLC, sont habillés et équipés de neuf. L'un d'eux, en vareuse de drap, porte des écussons de dragons motorisés. L'hypothèse du 14e (ou 31e) RDP pourrait être retenue mais les attributs de casque sont ceux à la tête de Méduse sur un soleil, qui identifie au contraire le 4e RAM. La question reste ouverte.** *(Coll. F. Vauvillier)*

La tournure prise par les événements à partir du 15 mai 1940 pousse le GQG et l'EMA à réviser tous leurs plans de création et d'armement de nouvelles unités *(➠ GBM 132)* et à prendre des mesures d'urgence dont une partie seulement pourra être réalisée avant la seconde phase de l'offensive allemande.

Pour l'essentiel, ces mesures vont consister à :

– hâter la mise sur pied des grandes unités en voie de constitution : 8e DI, 8e DIC, 1re et 2e DIPol, 40e DI;[1]

– débarquer et compléter les 84e et 85e DIA acheminées d'Afrique du Nord ;[2]

– constituer 11 DLI (divisions légères d'infanterie) à deux régiments, dont six seraient prêtes le 1er juin, les unes à la charge des armées par les centres d'instruction et par transformation de divisions réduites ou dissoutes (53e, 59e, 235e, 238e, 239e, 240e DLI), les autres à partir des dépôts à la charge de l'intérieur (17e, 236e, 237e, 241e DLI, 9e DLIC) ; toutes unités à deux groupes d'artillerie, automobile sauf exception, et dotées d'une compagnie de 25 AC, d'une batterie de 47 AC et d'une batterie de 25 CA;[3]

– sachant que le 1er CA avait été replié en temps utile vers le sud avec la 7e armée et sans savoir si tout ou partie des CA de la 1re armée serait ou non récupérée, mettre sur pied à l'intérieur un EOCA 25 en vue de la création d'un 25e CA qui sera effectivement mis à la disposition de la 10e armée le 1er juin.

S'agissant des ressources alliées, il était également envisagé par l'EMA de parachever la formation d'une DLI tchèque et de reconstituer la 7e DI belge en puisant dans les 55000 recrues évacuées, en accord avec le gouvernement belge replié en France. Côté

---

[1] Cette dernière par transformation sur le type normal (ternaire) de la 2e DLCh prévue pour les opérations en Norvège mais rappelée d'Écosse avant d'y être engagée.

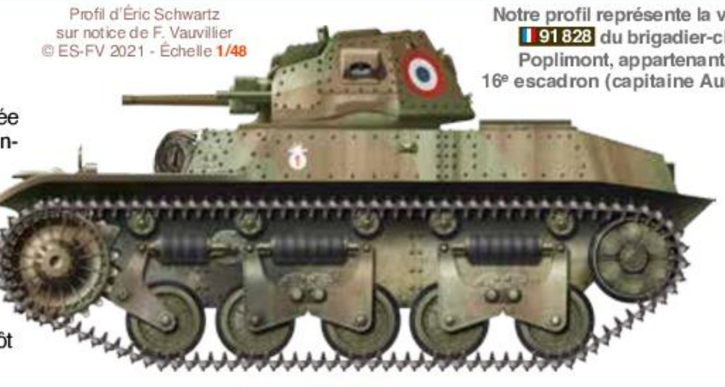
[2] Embarquées respectivement le 25 mai à Bizerte et les 21-23 mai à Alger et à Bône.

[3] Note GQG EM/1 n° 6341-1/FT du 26 mai 1940 avec tableau de composition sommaire de la DLI, signée Doumenc ; note EMA/1 n° 12762 du 28 mai 1940 avec tableaux de composition, signée Colson.

MATÉRIEL DE LA CAVALERIE - FABRICATION NON POURSUIVIE APRÈS ACHÈVEMENT DU MARCHÉ EN COURS

AUTOMITRAILLEUSE DE COMBAT AMC 35 RENAULT ACG 1

Les déboires de cette voiture de combat bien armée, dotée d'une tourelle à deux hommes mais handicapée par un blindage trop faible et, surtout, victime d'une invraisemblable série noire d'incidents mécaniques, ont été relatés dans nos pages (➠ *GBM 123*). De même a été récemment détaillé le massacre de l'escadron Audigier au Mont-de-Soissons (➠ *GBM 126*), première unité à combattre — pour son malheur — à bord des ACG1. Les autres éléments utilisateurs sont les fameux GFMC (groupes francs motorisés de cavalerie) dont nous relaterons bientôt l'odyssée, sur la Basse-Seine puis sur la Loire.

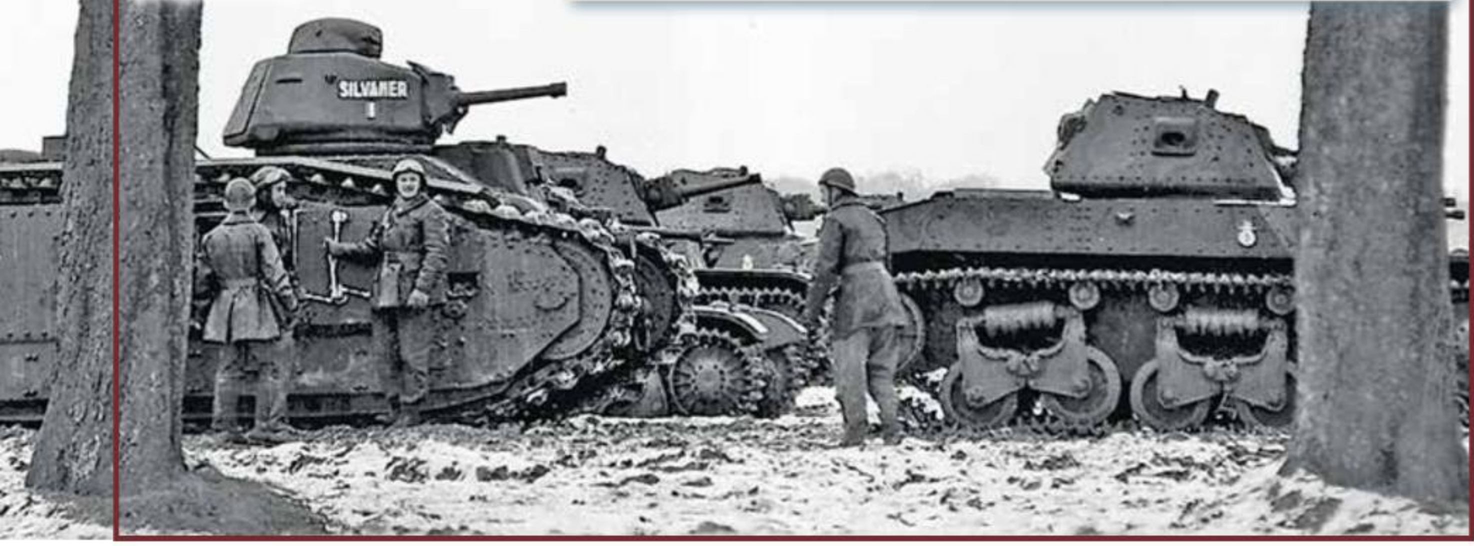


Profil d'Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle 1/48

Notre profil représente la voiture **91 828** du brigadier-chef Poplimont, appartenant au 16e escadron (capitaine Audigier).

Caractéristiques

Moteur : Renault, 4 cylindres 140 x x 180 mm de 11 083 cm^3 délivrant 180 ch à 1 800 tr/mn
Boîte de vitesses : 5 + AR
Vitesse instantanée : 42 km/h
Vitesse moyenne sur route : 27 km/h
Consommation : 170 litres par heure sur route
Autonomie : 125 km (300 l d'essence à bord)
Poids total en ordre de marche : 15 000 kg
Blindage : 25 mm maximum
Équipage : 3 hommes (dont 2 en tourelle)
Armement (tourelle APX 2) : canon de 47 SA 35 (95 obus) ; mitr. MAC 31 de 7,5 mm (3 400 cart.) + une mitrailleuse de rechange
Voie : 1,72 m
Longueur (chenilles, hors-tout) : 4,45 m
Largeur hors-tout : 2,13 m
Hauteur (sans tourelle) : 1,55 m



Sept AMC 35 peuvent être discernées sur cette photographie prise au début de mars 1940 sur le PLATEAU DE SATORY où ont été rassemblées quantités de matériels blindés neufs de divers types. Remarquons la présence du B 1*bis* 361 *Silvaner* qui connaîtra une fin tragique le 10 juin 1940 lors de la bataille de Juniville (➠ *pp. 79-80*). *(© Ecpad / France)*

britannique, rappellons que, outre les restes encore importants de la 1st Armoured Division dont nous reparlerons, seuls la 51st ID (Highland) et les éléments territoriaux regroupés dans la division Beauman étaient au sud de la Somme, tandis que deux nouvelles divisions étaient encore attendues sur le continent, la 52st ID (Lowland) et la 1st Canadian ID.

RÉORGANISER LES FORCES BLINDÉES

En ce domaine, outre l'accélération de l'envoi aux armées des compagnies et groupements autonomes dont il a déjà été question (➠ *GBM 132 p. 26*), il avait été projeté dans un premier temps de reconstituer une **4e DLC** à partir des éléments repliés de Belgique. Entièrement motorisée, elle aurait compris un régiment de découverte, un régiment de combat (à trois escadrons de chars et un escadron mixte ACG1/motos) et deux régiments de dragons portés.[4] Mais cette mesure fut bientôt incluse dans un projet de transformation des grandes unités de la cavalerie beaucoup plus radical, dont les principes seraient posés dans une note à usage interne *« sur la réorganisation des grandes unités mécaniques et sur la production du matériel qui leur est nécessaire »*, datée du 2 juin, sans numéro.

Les programmes des 2 et 5 juin 1940

L'intérêt de la note en question est surtout d'afficher comme objectif que les grandes unités mécaniques doivent être capables de lutter contre les Panzerdivisionen allemandes. Après une analyse plutôt sommaire de l'armement et des tactiques d'emploi des chars allemands légers, moyens, lourds, non sans noter qu'ils opèrent toujours en liaison intime avec l'aviation, il en est déduit qu'il faut éliminer le char H et doter les DLM en chars des types B — fait nouveau pour la cavalerie — et Somua dont l'armement serait perfectionné mais dont la conception duale des premiers resterait inchangée. Pour y parvenir, il faudrait évidemment augmenter les cadences de production et l'on rêve, comme on venait de le faire pour le Somua, de faire construire le char B par les Américains, *« en vue de la mise sur pied de grandes unités mécaniques puissantes au printemps 1941 »*. On peut se demander si l'EM/1 du GQG était myope ou presbyte…ou les deux.

Toujours est-il que les modalités de la réorganisation d'ensemble des grandes unités mécaniques, détaillées par une série de tableaux, sont fixées dans une lettre au général Georges du même jour, signée Weygand.[5] Cette lettre du GQG du 2 juin redescend beaucoup plus modestement sur terre.

NOTES

[4] Note EMA/1 n° 12762 du 28 mai 1940 citée plus haut. Les régiments prévus avaient d'abord été le 14e RDP à transformer en régiment de découverte, un « *4e chasseurs* » (chars) à créer sans doute à partir du 4e RAM qui disparaissait sous ce nom, et deux RDP à un bataillon chacun, obtenus par transformation des 8e et 31e dragons jusqu'alors à cheval.

[5] Lettre du général commandant en chef, chef d'état-major général de la Défense nationale, commandant en chef de l'ensemble des théâtres d'opérations, au général d'armée commandant en chef sur le front du Nord-Est, GQG EM/1er bureau n° 6490-1/FT du 2 juin 1940 ; correctif par note n° 6529-1/FT du 5 juin pour ce qui concerne la numérotation des DLM.

Elle s'intéresse aussi bien aux DLM que, plus marginalisation, aux DCR et elle tend, en mobilisant prioritairement les moyens disponibles aux armées, à charge pour l'Intérieur de les compléter, à :

– remanier la composition des DLC par transformation en **DLM d'un type allégé**. Un nouveau tableau de composition sommaire les fixe à une seule brigade, un régiment de combat à quatre escadrons de chars, un RAM à quatre escadrons mixtes, deux bataillons de dragons portés à cinq escadrons, un EDAC de 25 AC, deux groupes d'artillerie, deux batteries de 47 AC et une batterie de 25 CA ;

– fixer, pour chacune des ex-2e, 3e, 4e et 5e DLC devenant **5e**, **6e**, **7e** et **8e DLM**, [6] l'origine des unités devant entrer dans leur composition ;

– affecter à chacune des **1re à 4e DCR** un groupe de reconnaissance composé d'un escadron AMR et un escadron moto, sachant que les trois premiers escadrons moto correspondants, en cours de constitution dans le cadre du 7e RDP, rejoindraient les trois premières DCR sous les numéros de GRD 131 à 133 et que la 4e DCR conserverait provisoirement le 10e cuirassiers, régiment de découverte initialement destiné à la 4e DLM dans sa première mouture.

Finies les divisions mixtes pétrole-picotin, vive les DLM de type (très) réduit

La lettre du 2 juin du général Weygand annonçait également « *la constitution de trois états-majors de corps blindés susceptibles d'encadrer deux ou plusieurs divisions légères mécaniques ou divisions cuirassées* ». De fait, une note n° 6492-1/FT sous le même timbre du GQG, mais signée cette fois-ci Doumenc et datée du 3 juin, décidait de constituer trois **commandements de groupement blindé** numérotés de 1 à 3 et composés de neuf officiers dont un général de division, avec 44 sous-officiers et soldats et une quinzaine de véhicules.

Ces mesures prises au niveau du GQG avaient été, si l'on en croit le JMO de l'inspection générale des chars, largement inspirées par le général Keller, du moins en ce qui concerne la constitution des groupements blindés associant DCR et DLM. Mais elles touchaient aussi à l'organisation de la cavalerie et à la reconstitution de ses moyens qui avaient le plus souffert. [7]

Le plan du 2 juin fut donc entériné le 4 juin au niveau ministériel afin d'en reprendre les principales dispositions et d'y intégrer la remise sur pied dès que possible du corps de cavalerie et, sur le nouveau modèle divisionnaire, celle des **1re**, **2e** et **3e DLM**. Il était précisé que la future DLM avait toujours vocation à former une brigade de chars à deux régiments mais

---

Notes

[6] Initialement 2e, 3e, 4e et 5e DLM (n° 6490-1/FT du 2 juin). En ajoutant 3 au numérateur d'origine, la règle de numérotation rectifiée le 5 juin (n° 6529-1/FT) avait visé à préserver les numéros 1, 2 et 3 pour les trois DLM initiales, anéanties dans la bataille du Nord et qui, elles aussi, allaient être remises sur pied comme on le verra plus loin.

[7] Aux armées du Nord, le matériel était intégralement perdu. Mais le personnel des DLM venaient de bénéficier d'une priorité absolue dans les évacuations par Dunkerque.

Les chiffres et leurs niveaux de lecture

Nous devons au lecteur une explication sur la méthode adoptée dans la présente étude en matière de données chiffrées. Le but n'est pas de parvenir à l'exactitude à l'exemplaire près dans les chiffres cités — même si la plupart du temps nous avons refusé les arrondis — mais de dégager des ordres de grandeur et à les placer dans une chronologie les uns comme l'autre incontestables. S'agissant des chiffres relatifs aux engins blindés, chars et automitrailleuses, seul le détail de leurs immatriculations tel que le livre régulièrement GBM permet, dans la mesure des diverses sources retrouvées, une telle exactitude. Des différences apparaîtront d'ailleurs, de nature à attirer l'attention de nos lecteurs les plus attentifs (➠ *tableau p. 58 et carte pp. 62-63)*.

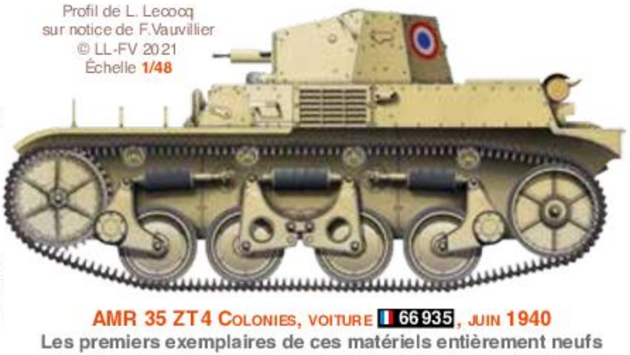
Dans cette étude d'ensemble, nous avons choisi d'utiliser les données des études et décisions au niveau du commandement et celles des rapports au niveau des chefs de grandes unités et des inspections, parfois à celui des chefs de corps et des JMO , telles qu'elles ont pu fonder les ordres donnés et quantifier les actions entreprises à la date où les uns et les autres l'ont été. Sauf lorsque nous l'aurons expressément précisé, ces données sont exclusivement et directement tirées des archives du SHD (ex-SHAT).

MATÉRIEL DES COLONIES, VERSÉ À LA CAVALERIE - FABRICATION NON POURSUIVIE APRÈS ACHÈVEMENT DES MARCHÉS EN COURS

AUTOMITRAILLEUSE DE RECONNAISSANCE AMR 35 RENAULT ZT4

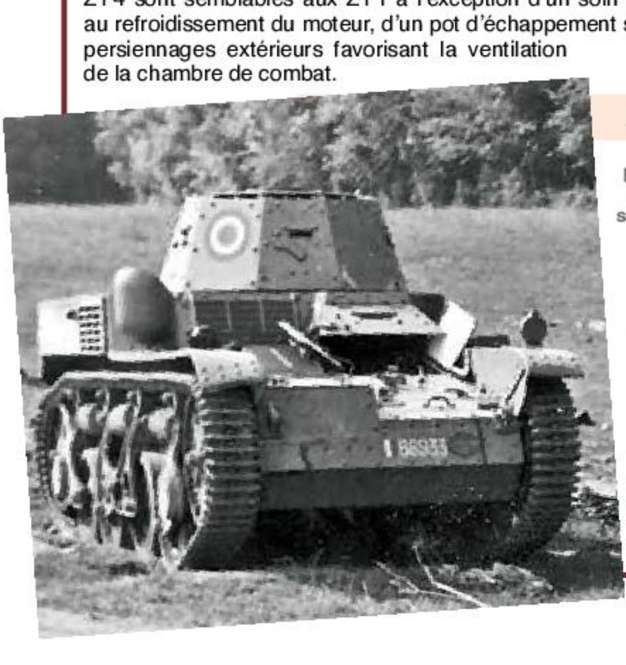
Les marchés successifs passés à Billancourt à partir de 1936 pour les Colonies, portant sur un total de 55 AMR (➠ *détails dans GBM 116 page 44)* ont subi des retards considérables, au point que les premières AMR ZT4 viennent seulement de sortir d'usine lorsque survient l'attaque allemande. Dans ces conditions, plus question de les expédier outre-mer. Elles seront réservées aux armées, comme l'apprend le 23 mai le ministère des Colonies. D'un point de vue technique, les ZT4 sont semblables aux ZT1 à l'exception d'un soin spécial apporté au refroidissement du moteur, d'un pot d'échappement spécifique et de persiennages extérieurs favorisant la ventilation de la chambre de combat.

Profil de L. Lecoq
sur notice de F.Vauvillier
© LL-FV 2021
Échelle **1/48**

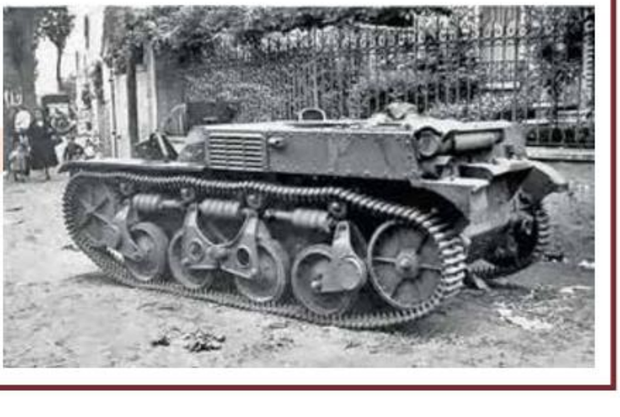


AMR 35 ZT4 Colonies, voiture 🇫🇷 66935, juin 1940

Les premiers exemplaires de ces matériels entièrement neufs sont mis en service au 4e RAM (7e DLM). Le fait qu'il s'agisse de véhicules complets avec leur tourelle et leur immatriculation parfaitement peinte, nous incline à penser qu'elles ont leur livrée finale, ocre jaune clair, et non un gris clair d'apprêt comme nous l'avions précédemment montré.



Avec celle présentée en titre, la 🇫🇷 66933 *(à gauche)* **fait partie du premier lot livré. Les ZT4 suivantes le seront sans tourelle et dans une livrée différente, plus sombre et bariolée** *(à droite)*. **Finition prévue d'origine pour une partie du lot Colonies ou fruit des circonstances d'urgence de juin 1940 ?** *(Fonds Pascal Danjou et DR)*



que les quatre premières DLC transformées seraient constituées progressivement, au fur et à mesure des disponibilités en matériel, et leur réorganisation opérée de telle manière qu'elles soient à tout moment susceptibles d'être engagées.[8]

Le même 5 juin, l'EMA annonçait pour le lendemain l'arrivée d'un premier élément de la **brigade blindée polonaise**. Trois jours plus tard, une autre note de l'EMA, signée Colson,[9] confirmerait la composition initiale encore plus réduite des nouvelles 1^{re}, 2^e et 3^e DLM, fixerait la composition des éléments organiques du corps de cavalerie et ajouterait aux quatre DLC à transformer, une **4^e DLM**[10] — dont le numéro avant été réservé sur la liste du 5 juin — à l'aide cette fois-ci des éléments récupérés de la 1^{re} DLC.

La transformation des DLC en DLM

Avec l'offensive allemande du 5 juin, les événements allaient se charger de bouleverser à nouveau ces plans. La transformation des 2^e et 5^e DLC fut repoussée *sine die* et les deux unités, après avoir couvert la retraite de la 10^e armée entre la Somme et la Seine, se retrouvèrent piégées avec la 51st Highland dans la poche de Saint-Valéry-en-Caux où elles capitulèrent le 12. La 3^e DLC put s'échapper à temps, reçut quelques renforts et couvrit jusqu'à la Loire la retraite de la 10^e armée. La transformation envisagée n'affecta finalement, de manière incomplète, deux des cinq divisions prévues.

La première, prête au jour de l'attaque, fut la **7^e DLM** qui rassembla quelque 80 blindés et dont la composition effective fut la plus proche du nouvel organigramme du 2 juin. Comme prévu, elle regroupa et recompléta à l'Intérieur les unités repliées de la 4^e DLC dont les derniers éléments à cheval furent motorisés. Le **8^e dragons** (ex-à cheval) fut transformé en régiment de combat et reçut 42 chars dont 22 H35 récupérés dans les dépôts et dans les écoles, et 20 H39 neufs. Comme pour toutes les unités de création nouvelle, la dotation par escadron de combat fut limitée à 11 ou 10 chars (selon qu'un char de volant était affecté ou non), au regard des 21 du tableau théorique. Au complet, la dotation de la 7^e DLM eût représenté la moitié de celle des anciennes divisions légères mécaniques. Il lui manqua surtout les Somua dont aucun de ceux des dernières livraisons ne fut prêt à temps.

Le **31^e dragons** (ex-à cheval) et le **14^e RDP** expérimentèrent le nouveau TEG du régiment de dragons portés type DL modifié,[11] équivalant à un bataillon de 1 243 hommes dont les cinq escadrons de combat (un mixte AMR/motos, trois de fusiliers, un de mitrailleuses et engins) venaient remplacer les trois du bataillon porté de DLC. Ainsi, 2486 hommes éclairés par 14 « AMR » (en réalité des AMD 50AM) et transportés par 178 camions américains tous chemins GMC ACK, sans compter 122 autres véhicules et 172 side-cars et motos, constituaient une infanterie portée égale aux quatre cinquièmes de celle de l'ancienne DLM (3091 hommes) et à une fois et demie celle de l'ancienne DLC (1562 hommes).

Le **4^e RAM**, mixte AM/motos avec deux escadrons de découverte et deux de reconnaissance, était plutôt bien doté en blindés avec 14 vraies AMR (tout ou partie en ZT4 Colonies) et une dizaine d'AMD35.

MATÉRIEL DE SUBSTITUTION DE LA CAVALERIE

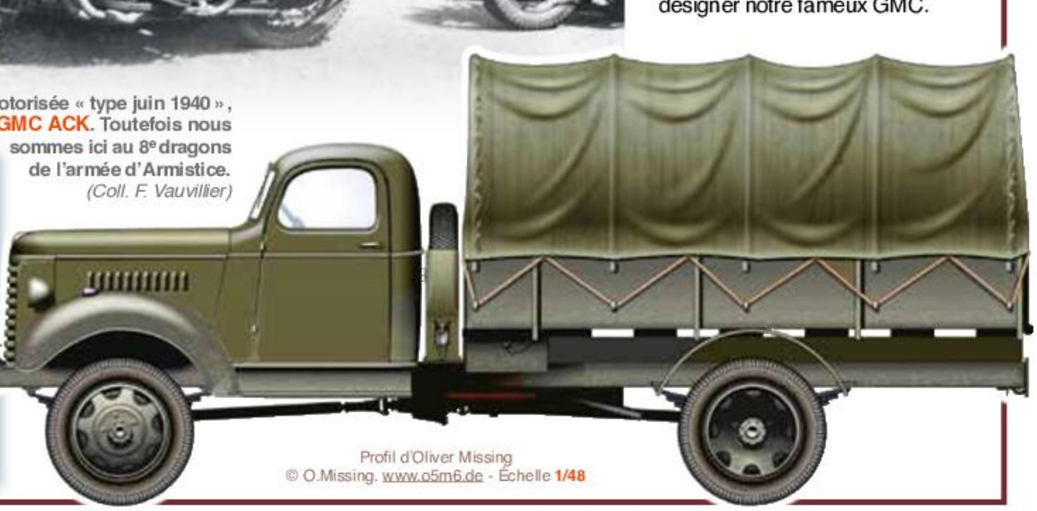
CAMION 2,5 T TOUS CHEMINS GMC ACK 353

La genèse de l'importante commande de 2000 GMC 4x4 destinés principalement à la cavalerie a été dévoilée dans nos pages (➡ *GBM HS2 page 80*). Si les premiers livrés sont arrivés en unités avant le 10 mai, la grande majorité va servir au rééquipenent des unités début juin, en particulier — mais pas seulement — suivant les nouveaux tableaux d'effectifs des RDP. Ceux-ci font expressément mention de « *tous chemins* » et d'« *ACK* » pour désigner notre fameux GMC.

Belle évocation de la cavalerie motorisée « type juin 1940 », avec **Gnome & Rhône AX2** et **GMC ACK**. Toutefois nous sommes ici au 8^e dragons de l'armée d'Armistice. *(Coll. F. Vauvillier)*

Caractéristiques

Moteur : GMC « 248 » 6 cylindres 94,48 x 96,84 mm de 4 074 cm³ délivrant 78 ch à 2 800 tr/mn
Boîte de vitesses : 2 x (4 + AR)
Vitesse maximum : 73 km/h
Réservoirs : 155,2 litres
Poids mort en ordre de marche : 3 390 kg
Charge utile : 2 500 kg
Personnel transporté : un groupe de combat ou équivalent
Empattement : 4,01 m *Largeur* : 2,29 m
Longueur : 6,50 m *Hauteur* : 2,97 m



Profil d'Oliver Missing
© O.Missing. www.o5m6.de - Échelle **1/48**

Notes

[8] Note de la direction de la cavalerie et du train n° 7161-4/2 du 4 juin 1940 au sujet de la réorganisation de la cavalerie.

[9] Note n° 13815-1/EMA du 8 juin 1940.

[10] Cette future 4^e DLM (issue de la 1^{re} DLC) n'ayant aucun rapport de filiation avec celle qui avait été prévue avant l'offensive allemande et dont les éléments avaient été ventilés dans l'urgence, après le 15 mai, entre le groupement de Gaulle (4^e DCR) et le groupement de Langle. Du reste, la lettre GQG du 2 juin prévoyait que les éléments en question (sauf le 10^e cuirassiers maintenu « *provisoirement* » à la 4^e DCR) seraient ventilés, par fragments, dans les futures 5^e, 6^e et 8^e DLM. Ce projet ne connut aucun début d'exécution.

[11] Tableau d'effectifs de guerre annexé à la DM n° 6185-S-4/2 BT du 7 juin 1940.

L'artillerie d'appui à deux groupes restait identique mais ses antichars étaient doublés, de sorte qu'au total, bien que sensiblement affaiblie en chars au regard des DLM de l'ancien modèle et souffrant avant tout de l'absence des Somua, la nouvelle division entièrement motorisée représentait potentiellement un équilibre entre blindés et infanterie portée infiniment supérieur à celui des anciennes DLC. À ce niveau de dotation, elle allait rester seule de son espèce.

La seconde transformation concerna la 1re DLC, la plus éprouvée sur la Meuse, qui devint la **4e DLM** mais ne rejoignit le front de la 7e armée qu'en pleine bataille, le 10 juin. Elle reçut bien ses deux bataillons portés sur GMC ACK (le **1er chasseurs** et le **5e RDP**), mais sans AMR et ne disposa que de deux escadrons et cinq AMD pour son **1er RAM**, d'un groupe de deux escadrons avec dix chars Hotchkiss et dix Somua et d'une artillerie réduite. Ce modèle ultra allégé avec ses 25 blindés allait être celui des autres DLM reconstituées elles aussi en pleine bataille.

La reconstitution du corps de cavalerie

Les éléments du corps de cavalerie, évacués les premiers de Dunkerque et débarqués à partir du 3 juin, avaient été regroupés en Normandie sous l'autorité du général Langlois qui avait commandé jusqu'ici la 2e DLM et remplacé le 25 mai le général Prioux, nommé à la tête de la 1re armée. Une partie des effectifs rapatriés est rééquipée avec le matériel disponible et incorporée suivant l'organigramme réduit du 8 juin pour être engagé aussitôt que possible à partir du 10, tandis que le reste est renvoyé à des centres de regroupement par division qui fourniront les renforts à suivre, en particulier le second régiment porté qui n'est pas attendu avant le 13 juin au plus tôt.

La composition du 8 juin prévoit que l'artillerie, limitée à un groupe de 75, une batterie antichar et une batterie antiaérienne, restera groupée aux EOCC [12] qui, chose nouvelle, disposeront d'une compagnie de chars B (la **352e CACC**). Autant dire que, au moins au départ, c'est le corps qui représente la valeur d'une division, et chaque division celle d'une brigade avec un régiment blindé mixte composé en principe d'un groupe d'escadrons de découverte (13 AMD [13] et pelotons motocyclistes) et d'un groupe d'escadrons à 24-28 chars, [13] moitié légers, moitié moyens, plus un régiment porté sur GMC ACK qui portera le numéro du RDP de l'ancienne division.

Des chars B préconisés pour les cavaliers aussi. Il y en aura dix au corps de cavalerie

Selon les divisions, les escadrons de mitrailleuses et engins (EME) prévus au tableau du RDP sur GMC ACK pourraient recevoir, en lieu et place des camions américains dits tous chemins, les dernières voitures tous terrains Hotchkiss S20TL et les tracteurs Licorne V15T disponibles à Montlhéry. Les futurs seconds régiments portés sont à créer de toutes pièces, ce dont une DM n° 6427-S-4/2 du 12 juin chargera le COMAM en utilisant des restes de GRDI et les surplus dispo-

---

Notes

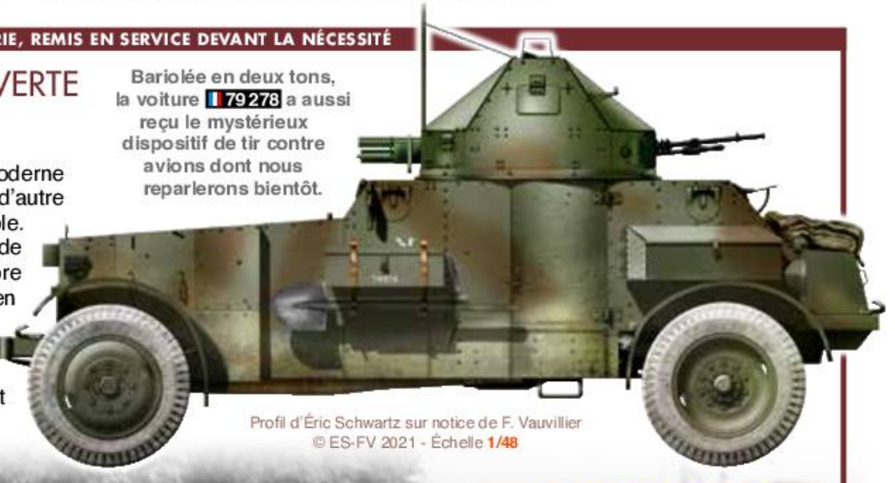
[12] Éléments organiques du corps de cavalerie.

[13] Comme on le verra en page suivante, ces dotations, si faibles soient-elles, ne seront pas même atteintes. Le déficit est particulièrement significatif pour les AMD 35 dont une cinquantaine de voitures neuves, sorties de l'usine Panhard, attendent leurs tourelles qui ne viendront pas.

MATÉRIEL OBSOLÈTE DE LA CAVALERIE, REMIS EN SERVICE DEVANT LA NÉCESSITÉ

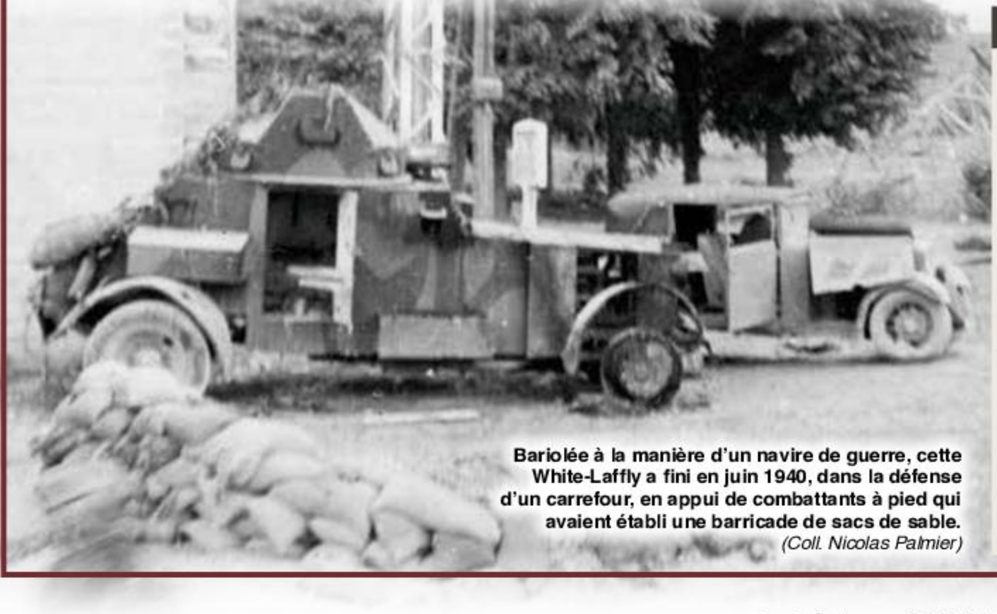
AUTOMITRAILLEUSE DE DÉCOUVERTE LAFFLY 50AM

Devant les pertes irréparables en matériel moderne autour de Dunkerque, le commandement n'a d'autre choix que de tirer parti de tout ce qui est disponible. C'est le cas des « White-Laffly » qui n'étaient pas de si mauvaises voitures — certaines étaient encore aux armées au début de 1940 — mais les voilà bien fatiguées lorsque, entre autres unités, 14 d'entre elles sont remises en service, en guise d'AMR, dans les 14e et 31e RDP de la 7e DLM (➠ *détails dans GBM 111 et 131*). Elles ne résisteront pas aux épreuves du combat et de la route.



Bariolée en deux tons, la voiture 79 278 a aussi reçu le mystérieux dispositif de tir contre avions dont nous reparlerons bientôt.

Profil d'Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/48**



Bariolée à la manière d'un navire de guerre, cette White-Laffly a fini en juin 1940, dans la défense d'un carrefour, en appui de combattants à pied qui avaient établi une barricade de sacs de sable. *(Coll. Nicolas Palmier)*

Caractéristiques

Moteur : Laffly 13 CV, 4 cylindres 90 x 130 mm de 3 308 cm³ délivrant 50 chevaux à 2 400 tr/mn
Boîte de vitesses : 2 x (4 + AR)
Vitesse instantanée : 65 km/h
Vitesse moyenne : 35 km/h
Consommation : 30 litres par heure en TT
Autonomie : 300 km (120 l d'essence à bord)
Poids total en ordre de marche : 6 500 kg
Blindage : 8 mm maximum
Équipage : 4 hommes (dont 2 en tourelle, 1 conducteur et 1 inverseur)
Armement (diamétralement opposé) sous tourelle : canon de 37 SA (164 obus) ; mitrailleuse Hotchkiss de 8 mm (2880 cartouches). Une mitrailleuse de rechange dans la voiture, avec supports de tir antiaérien à l'extérieur

Empattement : 3,90 m	*Longueur* : 5,40 m
Voie avant : 1,76 m	*Largeur* : 2,30 m
Voie arrière : 1,812 m	*Hauteur* : 2,48 m

nibles de chaque division. Cette même DM les désignera comme **12e**, **16e** et **17e RDP**.

De fait, le corps de cavalerie est mis le 10 juin à la disposition de la 10e armée dont il contribuera à couvrir la retraite jusqu'à la Loire en s'efforçant tant bien que mal de maintenir la liaison avec les autres composantes du GA 3. Ses trois DLM hâtivement reformées auront la composition suivante :

– **1re DLM** : deux escadrons mixtes de découverte du 6e cuirassiers avec cinq AMD, deux escadrons de chars (10 H et 10 S) du 4e cuirassiers,[14] le 4e RDP (GMC ACK et 15 S20TL), plus le 12e RDP le 13 juin ;

– **2e DLM** : EM/4e BLM, deux escadrons mixtes de découverte du 8e cuirassiers avec cinq AMD, deux escadrons de chars (10 H et 11 S) du 13e/29e dragons, le 1er RDP (GMC ACK et V15T), plus le bataillon porté composite Manceron le 18 juin ;

– **3e DLM** : EM/6e BLM, deux escadrons mixtes de découverte du 12e cuirassiers avec cinq AMD, deux escadrons de chars (22 Somua) du 1er/2e cuirassiers,[14] le 11e RDP (GMC ACK, 15 S20TL, huit V15T), plus le 17e RDP le 15 juin.

Il semble que la 3e DLM, qui avait recensé 5542 hommes en Normandie plus 2000 autres en région parisienne, aurait été la première à se reconstituer sur le mode allégé complet à deux brigades, artillerie divisionnaire comprise, si les livraisons de matériel avaient suivi. Telle est la conclusion que tirait le 7 juin le compte-rendu de son chef d'état-major. Elle n'en eut pas le temps.

La remise à niveau des DCR

La **1re DCR** a perdu le 15 mai et les jours suivants la quasi-totalité de ses blindés et la plupart de ses unités de combat connaîtront le sort des armées du Nord. Son chef le général Bruneau et son état-major ont été faits prisonniers le 18 mai. Seuls quelques éléments de soutien et une partie de l'artillerie ont été repliés en temps utile dans la région d'Esternay, au sud de l'Aisne, et regroupés à partir du 19 mai en vue de reconstituer la division, sous les ordres du général Welvert. Officiellement recréée le 1er juin, elle sera prête à temps dans sa nouvelle composition fixée par note GQG EM/1 n° 6426 du 2 juin modifiée le 4 :

6 - Synthèse des moyens blindés réunis au sein des unités du Nord-Est du 5 juin 1940 à l'armistice

	AMR 33/35	H 35/39	S35	AMC 35	FCM 36	R 35/40	D2	B	Total chenillés	AMD 35	AMD 50AM	Total roues	Total général
CAVALERIE													
7e DLM *(5 juin)*	14	42[B]							56	10	14	24	80
4e DLM *(10 juin)*		10	10						20	5		5	25
CC (352e CACC)								10	10				10
1re DLM *(8/9 juin)*		10	10						20	5		5	25
2e DLM *(8/9 juin)*		10	11						21	5		5	26
3e DLM *(8/9 juin)*			22						22	5		5	27
2e DLC *(fin 12 juin)*	7	3							10	14[C]		14	24
5e DLC *(fin 12 juin)*	1	7							8	6		6	14
3e DLC	9	14							23	22[D]		22	45
Gpt de Langle (7e RC)		34	33						67				67
Gpt Prost-Toulland				6					6		13 (9+4)	13	19
1er, 2e et 3e GFMC				6					6	6		6	12
4e et 5e GFMC				*4*					*4*	*4*		*4*	*8*
1er GFMC rec.		5		7					12	4		4	16
Gpt Hacquard/19e RD		6							6				6
COMAM, Écoles	13[E]	14		19					46		11	11	57
Total cavalerie	***44***	***155***	***86***	***42***				***10***	***337***	***86***	***38***	***124***	***461***
dont compléments[A]	*(31)*	*(101)*	*(53)*	*(30)*				*(10)*	*(225)*	*(33)*	*(38)*	*(71)*	*(296)*
INFANTERIE													
1re DCR 28e BCCr								41[F]					
(1er juin) 25e BCCr						45							86
34e BCC						45			131				45
2e DCR *(4 juin)*		48				72		15	135				135
4e DCR *(30 mai)*		19	28			96	37	30	210	15		15	225
+ renforts *(9-12 juin)*							12	11	23				23
3e DCR *(26 mai)*		67						47	114				
+ 10e BCC *(7 juin)*						45			45				159
Brig. Pol. 1er BC *(1er juin)*						45							
2e BC *(15 juin)*						45			90				90
GBC du GA 3 (2 BCC)						88			88				88
du GA 4 (6 BCC+CM)		15			46	154		11	226				226
(11 juin) 67e BCC[G]							45[G]		45				45
du GA 2 (4 BCC)						169			169				169
Écoles, 52e et 53e BCC		10			1	96	2	16	125				125
Total infanterie		***159***	***28***		***47***	***900***	***96***	***171***	***1401***	***15***		***15***	***1416***
dont compléments[A]		*(10)*	*(0)*		*(7)*	*(231)*	*(61)*	*(68)*	*(377)*				*(377)*
Total général	***44***	***314***	***114***	***42***	***47***	***900***	***96***	***181***	***1738***	***101***	***38***	***139***	***1877***
dont compléments[A]	*(31)*	*(111)*	*(53)*	*(30)*	*(7)*	*(231)*	*(61)*	*(78)*	*(602)*	*(33)*	*(38)*	*(71)*	*(673)*

A. Matériels non engagés dans la bataille de mai : déstockés, transférés, livrés neufs ou, pour les D 1, acheminés de Tunisie.

B. 22 H35 + 20 H39.

C. 8 ex. + 6 ex. du 6e GRDI le 8 juin.

D. 5 ex. + 13 ex. du 21e EAM le 3 juin + 4 ex.

E. Dont quelques AMR P16

F. 34 ex. + 7 ex. le 17 juin.

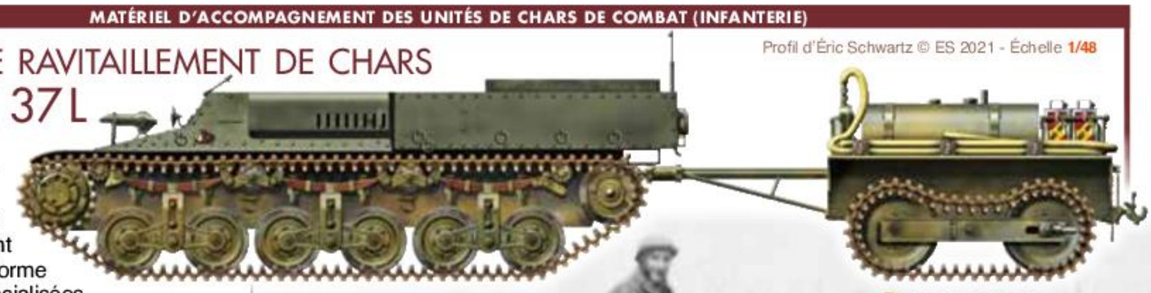
G. Acheminé de Tunisie (chars D1).

NOTE

[14] Le 4e cuirassiers (1re DLM) et le 1er/2e cuirassiers (3e DLM) avaient tous deux formé, le 7 juin, un peloton de cinq équipages complets destinés à servir sur chars B (respectivement, pelotons de La Morsanglière et de Roffignac). Les chars en question ne furent jamais perçus mais tout laisse penser que ces dix « *B de cavalerie* » prévus pour les DLM sont ceux attribués à la 352e CACC (du corps de cavalerie), maniés par des personnels expérimentés des chars (ex-3/46e BCC). Le constat qu'aucun « *peloton de cinq chars B* » n'ait été signalé à la 2e DLM accrédite l'hypothèse, au plan quantitatif tout au moins.

MATÉRIEL D'ACCOMPAGNEMENT DES UNITÉS DE CHARS DE COMBAT (INFANTERIE)

TRACTEUR DE RAVITAILLEMENT DE CHARS LORRAINE 37 L

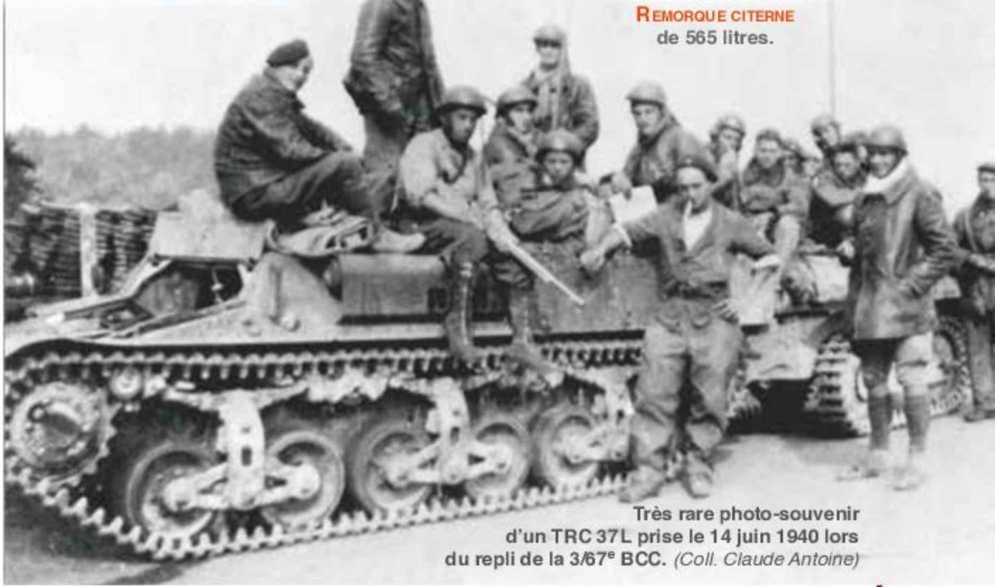


Profil d'Éric Schwartz © ES 2021 - Échelle 1/48

REMORQUE CITERNE de 565 litres.

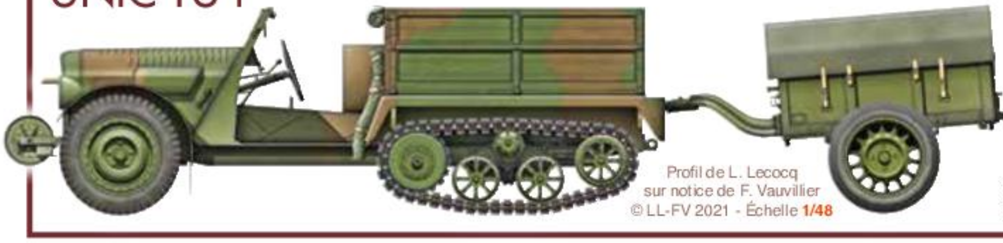
En 1939, les bataillons de chars de combat disposent de moyens relativement sophistiqués en la forme de chenillettes spécialisées dédiées à leur ravitaillement, comportant en particulier une remorque contenant essence, huile et ingrédients divers.

Au milieu des années trente, ce rôle est tenu, dans les bataillons de D 1, par des tracteurs semi-chenillés **Citroën P17** équipés d'un simple plateau ridelles (matériel retiré du service avant 1939). En 1936 est adopté un nouveau modèle à chenilles intégrales dérivé de la UE, le tracteur **Renault ACD1** (**TRC 36 R**) non blindé qui, à la suite de retards de fabrication, ne sera livré qu'en 1939. Entre-temps, la chenillette **Lorraine** (**TRC 37 L**) légèrement blindée a été adoptée à son tour et, ayant donné toute satisfaction, c'est elle qui est retenue dans le cadre du programme de guerre.



Très rare photo-souvenir d'un TRC 37L prise le 14 juin 1940 lors du repli de la 3/67ᵉ BCC. *(Coll. Claude Antoine)*

TRACTEUR D'INFANTERIE EMPLOYÉ COMME TRC UNIC TU 1



Profil de L. Lecocq sur notice de F. Vauvillier © LL-FV 2021 - Échelle 1/48

Ce petit véhicule qui n'a plus de secrets pour nos lecteurs (➠ *GBM 108)* était sur le point d'entrer en service dans les trains de combat des RI motorisés lorsque les événements en décidèrent autrement : devant la pénurie de TRC, ils en ont tenu lieu, notamment aux 25ᵉ, 40ᵉ et 48ᵉ BCC.

– *1ʳᵉ demi-brigade* avec deux des anciens bataillons reconstitués et dotés du matériel neuf : le 28ᵉ BCC avec 34 chars B 1*bis* et le 25ᵉ BCC avec 45 chars légers R 35 et R 40 ;

– *3ᵉ demi-brigade* avec le 34ᵉ BCC à 45 chars légers R35 venu de la 5ᵉ armée et le 5ᵉ BCP (chasseurs portés) en cours de recomplètement.

Telle qu'elle est mise à la disposition de la 7ᵉ armée au premier jour de la bataille le 5 juin, la 1ʳᵉ DCR ne dispose organiquement que d'un seul groupe d'artillerie d'appui mais son potentiel de 124 chars tous considérés comme disponibles est sensiblement supérieur à celui des autres divisions, surtout en ce qui concerne les chars B. Elle restera, comme celles-ci sauf la 4ᵉ, dépourvue de tout élément organique de reconnaissance, malgré les instances du général Keller et la décision tardive du GQG. Son potentiel va évidemment diminuer après les premiers combats du 5 au 9 juin mais elle recevra le 14 juin le renfort d'une dizaine de chars R 35 du 1ᵉʳ BCC et le 17 de cinq autres de la compagnie de marche 1/53ᵉ BCC.

Le 24 mai a été mis sur pied l'état-major du **groupement cuirassé** sous l'autorité du général Delestraint mais c'est le 2 juin seulement que ce dernier a été chargé du commandement opérationnel des 2ᵉ et 4ᵉ DCR et non plus seulement d'une mission administrative de coordination. Au lendemain de l'affaire d'Abbeville qui les a vues successivement engagées contre la tête de pont allemande, les deux divisions cuirassées ont un potentiel de chars relativement important, quoique réduit en chars B, mais nombre d'entre eux nécessitent une remise en état avant tout nouvel engagement.

Le groupement cuirassé du général Delestraint devient opérationnel, en principe

Ainsi, s'agissant de la **2ᵉ DCR**, son potentiel (157 disponibles + 14 récupérables) était-il le 31 mai de 171 chars dont 33 B, c'est-à-dire sensiblement supérieur en nombre à la dotation initiale de 160 compte tenu des pertes définitives (97), des évacuations en parc (11) et de l'apport des nouvelles unités affectées après le 20 mai (139). Après l'affaire du 4 juin où, selon les sources, les pertes immédiates auraient été au plus de 36 sur 94 engagés, restent disponibles le 5 juin 83 chars dont huit B, la différence étant récupérable après enregistrement de 33 pertes définitives et laissant donc pour la bataille à suivre un potentiel estimé à 135 chars (➠ *tableau page ci-contre)*. On rappellera que la division avait été renforcée en antichars de 47AC dont elle disposa de 22 pièces dans ses trois batteries dont une d'automoteurs.

À la **4ᵉ DCR**, la bataille d'Abbeville a été plus longue et les pertes plus lourdes. Sur trois jours, 154 chars ont été engagés, 109 perdus au moins temporaire-

Futur héros de la Résistance, le GÉNÉRAL DELESTRAINT, atteint par la limite d'âge en mars 1939, avait été rappelé à l'activité le 1ᵉʳ septembre 1939 et nommé au commandement des chars de la 7ᵉ armée. En avril 1940, il est adjoint à l'inspection des chars avant de recevoir, le 24 mai, le commandement du groupement cuirassé.

ment et sans doute 76 définitivement. Le 30 mai à 17 heures, le potentiel est de 78 chars (48 disponibles + 30 récupérables hors cavalerie) auxquels s'ajoutent 31 chars du 19e BCC (13 + 18) qui a été détaché et engagé à Amiens. Le 4 juin, la situation fait état d'un potentiel sensiblement supérieur avec 62 chars disponibles et 148 récupérables dont 34 pour la cavalerie, ce qui le porte à 210 chars. Des renforts sont annoncés : le 19e BCC sera complété le 9 juin par 12 chars (350e CACC) et, trois jours plus tard, 11 chars B sont pris en compte (Cie Bibes). Rappelons que la division comportait cinq types de chars différents au lieu de trois pour sa voisine et notons que, là aussi, le nombre de chars B disponibles est réduit à huit le 5 juin. Enfin, la 4e DCR avait reçu un renfort inhabituel allant jusqu'à 42 pièces de 47 AC dans quatre batteries tractées et deux d'automoteurs.

Début juin, autant de chars réunis dans les DCR que dans les bataillons des armées

La **3e DCR** va aborder la bataille dans une situation relativement favorable. Elle a été placée en réserve le 25 mai et ne sera engagée que dans la seconde phase le 9 juin. Ses pertes relativement limitées, 24 chars le 26 mai, et le nombre de chars récupérables, 44 à la même date, indiquent bien sa participation limitée à des opérations locales, si dures furent-elles à Stonne du 15 au 18 mai puis à nouveau les 23 et 24, en appui de la 3e DIM. Son potentiel est alors de 114 chars au regard des 140 du 14 mai, dont 70 disponibles parmi lesquels les 29 chars B des 41e et 49e BCC.[15] La division bénéficie par ailleurs des soins de l'Inspection qui lui fait attribuer divers véhicules de complément. [16]

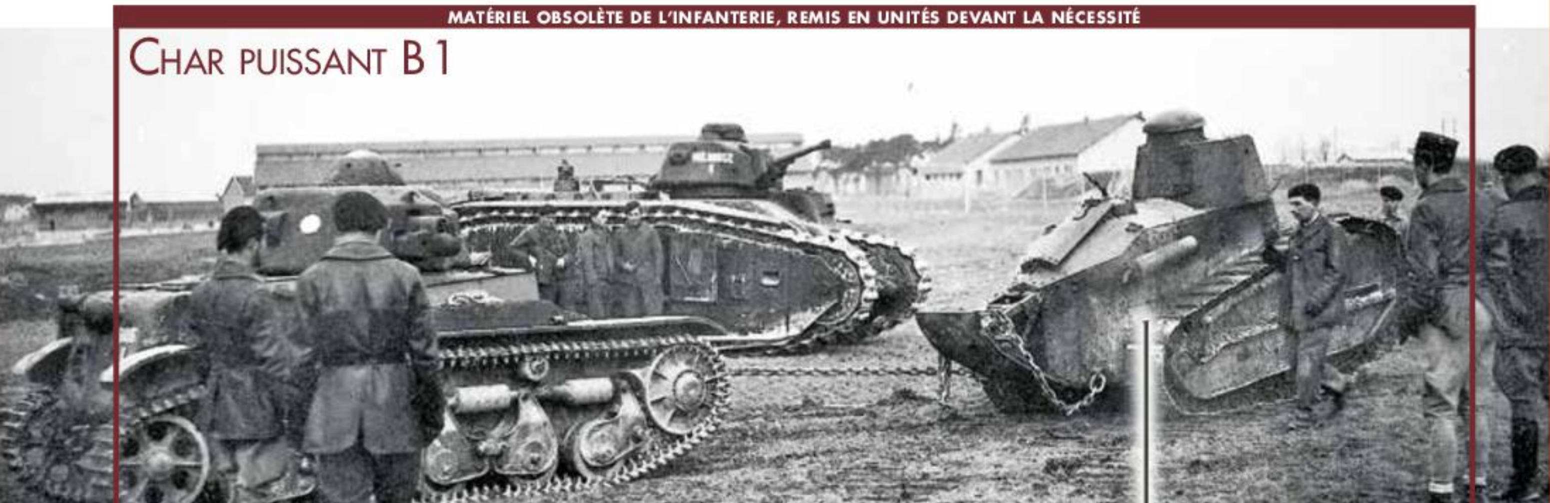
La remise en état des quatre DCR à la veille de la bataille de France mobilise au total à leur profit un potentiel de 583 chars dont 360 immédiatement disponibles et 223 récupérables le 5 juin. À la même date, 528 autres chars sont disponibles et 37 récupérables dans les GBC dont les bataillons ont été redistribués entre les groupes d'armées. La principale concentration bénéficie en Champagne à la 6e armée et au nouveau GA 4 mis en place pour tenir la charnière du front de l'Aisne à l'Argonne avec la 4e armée venue de Lorraine et la 2e armée déjà en place : au total sept bataillons sur 13, plus deux compagnies de marche, avec 271 chars disponibles sur 528.

Les données de départ qui précèdent ne varieront plus tard qu'à la baisse, sauf le renfort d'une trentaine de chars issus des GBC dans les DCR et celui des 45 chars D 1 du 67e BCC venu de Tunisie à la 2e armée. Un ultime apport sera celui des 90 chars neufs des deux bataillons polonais dont l'un, sur R35, sera engagé les 13 et 14 juin avec le premier échelon de la brigade Maczek [17] et l'autre sur R40 dispersé après le 15 dans la retraite générale. [18]

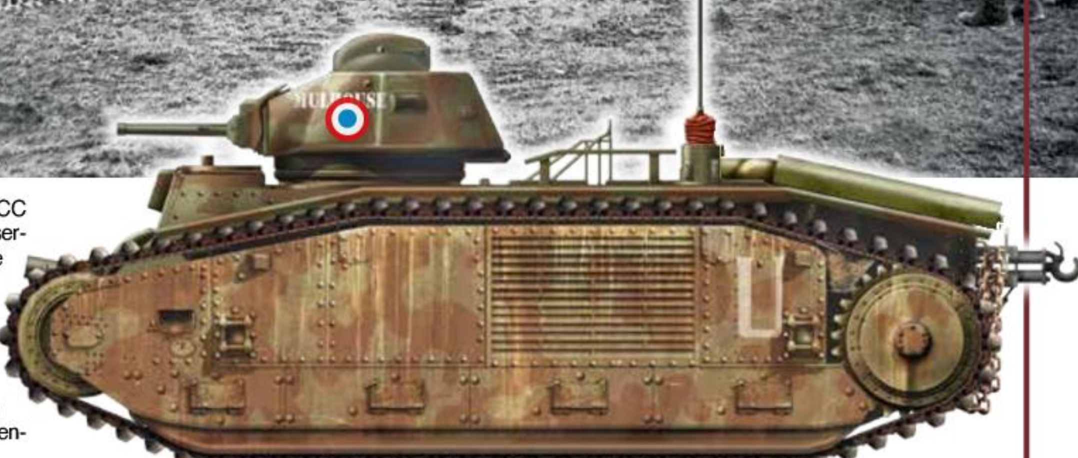
Sur le total de 11 BCC de chars légers modernes affectés le 10 mai aux GA2 et GA3, seuls quatre, qui comptaient encore 138 chars le 11 juin, resteront piégés après le 17 avec le groupe des armées de l'Est.

MATÉRIEL OBSOLÈTE DE L'INFANTERIE, REMIS EN UNITÉS DEVANT LA NÉCESSITÉ

CHAR PUISSANT B1



En septembre 1939, le 37e BCC avait été mobilisé sur ses B1 en service depuis 1937, puis transformé de novembre 1939 à mars 1940 sur B 1*bis*, en trois lots. La moitié environ de ses B1 fatigués sont renvoyés aux armées à partir de la mi-mai 1940 (dix à la 347e CACC et cinq à la Cie 3/37) mais, à bout de souffle, ils ne rendront pas le service escompté.



Profil d'Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/48**

Affecté d'abord au PEB 101 de Mourmelon *(photographie)* **où il se livre à diverses expériences de franchissement, le 112** ***Mulhouse*** **est remis en unité le 16 mai 1940, au sein de la compagnie 3/37. Il recevra début juin, par mesure générale, de grandes cocardes.** *(Coll. des anciens des chars via S. Bonnaud)*

NOTE

[15] Le 7 juin, le 49e BCC passera ses 15 chars restants au 41e BCC qui sera ainsi recomplété à 35 appareils.

[16] On se souvient que, au moment de l'offenisive allemande, la 3e DCR qui est encore considérée comme à l'instruction, est sujette de ponctions de véhicules au profit des 1re et 2e DCR. Un état des déficits à la date du 25 mai révèle l'arrivée dans l'intervalle, de quelques recomplètements dont 13 TRC 37L, six tracteurs de dépannage semi-chenillés et deux remorques Coder. Le 2 juin, le général Georges annonce l'arrivée, pour le ravitaillement des chars (encore déficitaire de 62 tracteurs) de 12 TRC 36R et, par défaut, de 15 tracteur P107 type génie.

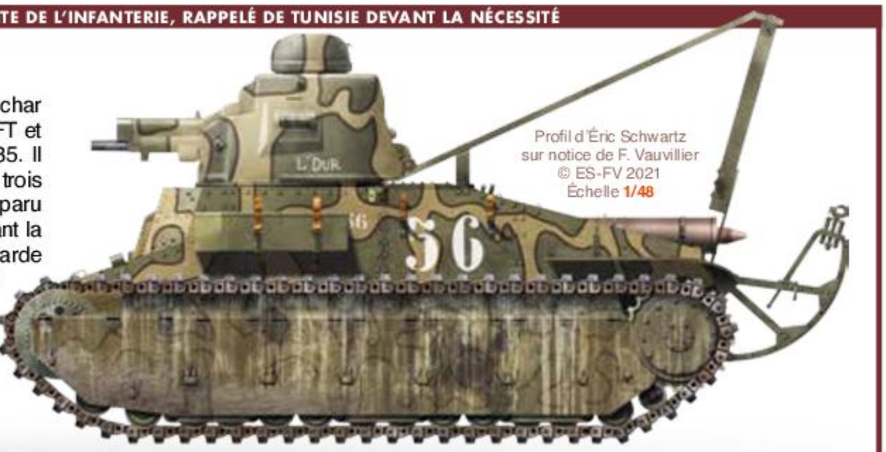
[17] Dénomination officielle de la brigade polonaise selon note EMA/1 n° 13715 du 8 juin 1940 : **10e brigade de cavalerie cuirassée polonaise**.

[18] Le 2e BC polonais sera le seul bataillon doté de manière homogène de chars légers R 40 *(➠ étude détaillée dans GBM 128 pages 71-80)*.

MATÉRIEL OBSOLÈTE DE L'INFANTERIE, RAPPELÉ DE TUNISIE DEVANT LA NÉCESSITÉ

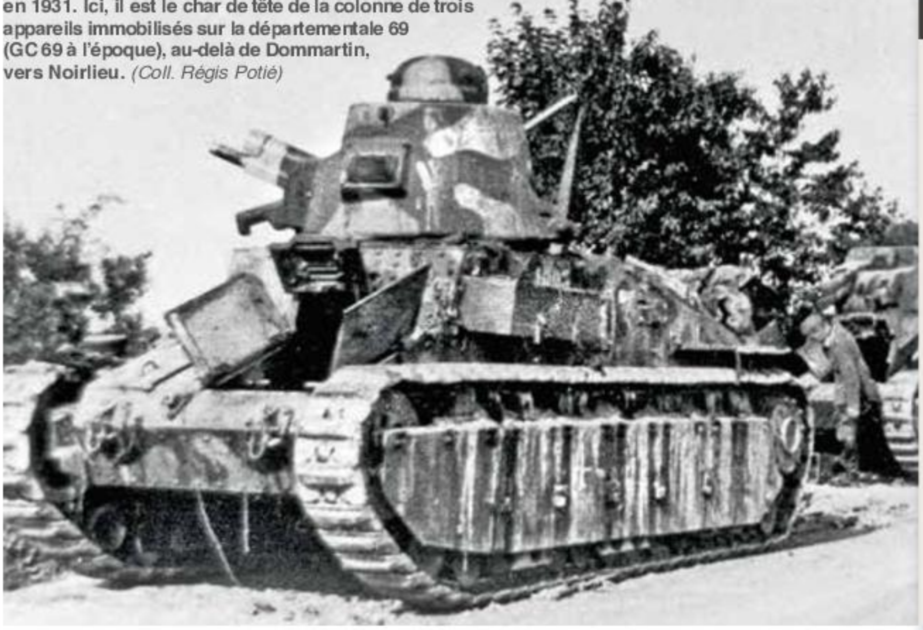
CHAR LÉGER D1

On ne présente plus aux lecteurs de GBM ce char constituant une étape importante entre le vieux FT et les matériels plus modernes des millésimes 1935. Il est classé « léger » certes, mais c'est un char à trois hommes, avec la TSF et un canon de 47 mm. Apparu en unités en 1931, chassé de métropole peu avant la guerre pour cause d'obsolescence, il monte la garde dans le Sud tunisien en 1939, face aux appétits de Mussolini. Fin mai 1940, l'un des trois bataillons, le 67ᵉ BCC, est expédié d'urgence en France, il y connaîtra son heure de gloire malheureuse sur le front de Champagne (➠ *historique détaillé dans GBM 124, 125 et 126).*



Profil d'Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© ES-FV 2021
Échelle **1/48**

CHAR D1 1 056 DE LA 2ᵉ COMPAGNIE DU 67ᵉ BCC, JUIN 1940
Nombre de chars de ce bataillon portent un surnom — ici *L'Dur* — ou une devise dont la date d'apparition, avant ou après l'arrivée en France, reste inconnue.



Le 1 003 du lieutenant Dunaime, 2ᵉ section de la 2/67ᵉ BCC, présente un bariolage de caisse du modèle Renault premier type : c'est qu'il s'agit d'un des dix premiers appareils sortis en 1931. Ici, il est le char de tête de la colonne de trois appareils immobilisés sur la départementale 69 (GC 69 à l'époque), au-delà de Dommartin, vers Noirlieu. *(Coll. Régis Potié)*

Caractéristiques

Moteur : Renault 25 CV, 4 cylindres 110 x 160 de 6 082 cm³ délivrant 74 ch à 2 000 tr/mn
Boîte de vitesses : 6 + AR
Vitesse maximum : 18,56 km/h
Autonomie : 120 km
Approvisionnement en carburant : 165 litres
Pente : 60 %
Franchissement : 2,20 m *(à bords francs)*
Poids en ordre de marche : 14 000 kg
Blindage : 30 mm maximum
Équipage : 3 (chef de char en tourelle, mécanicien pilote et radio-télégraphiste en caisse)
Armement (jumelé en tourelle) : canon de 47 mm semi-automatique modèle 1934 approvisionné à 112 obus et mitrailleuse MAC 31 de 7,5 mm (4 500 cartouches pour les 2 mitrailleuses)
Armement (en caisse) : 1 mitrailleuse MAC 31 fixe, réglable en hauteur
Radio : poste ER 52 (ER 52*bis* pour les chefs de section et commandants de compagnie)
Longueur totale : 4,706 m (5,30 m avec la queue)
Largeur totale : 2,18 m
Hauteur totale : *2,50 m* env. (1,59 m sans tourelle)
Garde au sol : 0,45 m
Voie : 1,782 m

LES FORCES JETÉES DANS LA BATAILLE DE FRANCE

Après l'abandon le 26 mai de toute idée de jonction avec les armées du Nord, le général Weygand a confirmé dans son IPS du 29 mai [19] au général Georges son intention de tenir sans esprit de recul la position organisée par le GA3 sur 360 km de la Somme à l'Aisne afin de couvrir Paris tout en assurant la soudure avec le front fortifié tenu par le GA2. Elle exclut formellement à ce stade, quel que soit le rapport des forces, toute idée de manœuvre en retraite qui risquerait d'entraîner celle des armées de l'Est. Elle se traduit par la mise en place en première ligne d'un cordon de divisions d'infanterie tenant chacune un front défensif allant de 12 km sur l'Aisne à 14 km sur la Somme et d'un cloisonnement du dispositif en profondeur à base de réserves et de groupements de contre-attaque composés d'unités mobiles et de blindés.

À l'ouest, le **GA3** dispose de 30 divisions dans les 10ᵉ, 7ᵉ et 6ᵉ armées au moment du premier choc du 5 juin ; et le **GA4**, lorsqu'il aura été inséré au centre avec les 4ᵉ et 2ᵉ armées, en aura 22 au moment de l'attaque finale du 9 juin.

À l'est, de la Lorraine au Jura, il en reste 17 au **GA2**, dont la plupart des divisions de série B, trois divisions d'infanterie de forteresse et les deux DI polonaises, plus les éléments de dix secteurs fortifiés représentant la valeur de sept divisions.

Cet ensemble de 76 divisions comprend, outre la 51st Highland, 70 divisions d'infanterie ou équivalentes dont six légères et cinq grandes unités mécaniques hors DLC (les quatre DCR et la 7ᵉ DLM). [20] Rapproché des 104 divisions allemandes qui vont être engagées sur le Westfront, il fait ressortir un rapport global des forces plus proche des trois contre quatre que des un contre deux habituellement avancés. En ce qui concerne les chars, avec plus de 1 500 appareils engagés dans la deuxième phase dans nos divers groupements contre moins de 2 000 dans les dix Panzerdivisionen allemandes, il n'était pas sensiblement différent. [21]

Pour ce qui est des opérations qui vont suivre dont le récit complet n'est pas notre propos, nous rappellerons seulement que le plan rouge allemand (*Fall Rot*) prévoit une attaque en deux temps : le 5 juin sur la Somme par le Heeresgruppe B (groupe d'armées B), le 9 juin sur l'Aisne par le Heeresgruppe A.

Le **Heeresgruppe B**, aux ordres de von Bock, bénéficie de l'avantage initial constitué par les têtes de pont d'Abbeville, Amiens et Péronne et il dispose de trois sur cinq des corps motorisés [AK.(mot.)]

NOTES

[19] Instruction personnelle et secrète pour M. le général commandant en chef sur le front du Nord-Est n° 1 242-3/FT du 29 mai 1940.

[20] Évaluation *a minima* : sur les 70 DI françaises ou équivalentes, six étaient des divisions légères à six bataillons au lieu de neuf dans les divisions normales, mais les neuf secteurs fortifiés hors 8ᵉ armée formeront autant de divisions de marche avec leurs 92 bataillons de mitrailleurs.

[21] Selon K.-H. Frieser, *Le Mythe de la guerre-éclair*, 104 divisions engagées, 19 en réserve. Pour les chars, ce sont nos propres chiffres actualisés qui tiennent compte des pertes des uns et des autres à ce stade.

composés chacun de deux Panzerdivisionen et au moins une ID motorisée. Le corps de Hoth agit le plus à l'ouest de façon autonome, tandis que les deux autres sont groupés dans la masse d'attaque blindée principale du Heeresgruppe B constituée par le Panzergruppe Kleist. Tous seront lancés en avant selon le schéma opératif qui a réussi jusqu'ici, suivis par l'infanterie. L'objectif est de fixer ce qu'on pense être la résistance principale couvrant Paris et de la déborder par Rouen et la Basse-Seine.

Le **Heeresgruppe A** de von Rundstedt doit quant à lui intervenir selon un mode opératif différent à partir du 9 juin en confiant d'abord le franchissement de l'Aisne à sa masse d'infanterie puis en découplant la masse blindée du Panzergruppe Guderian en direction générale du sud-est pour isoler et prendre à revers les armées françaises de l'Est.

Dans le même temps, le **Heeresgruppe C** de von Leeb, jusqu'ici passif, attaquera en Lorraine, en Alsace et sur le Rhin pour fermer la nasse.

Les groupements dans la bataille de la Somme et de l'Oise

Une certaine confusion qui n'est pas seulement sémantique a pu résulter de plusieurs types de décisions dont nous avons fait état plus haut. D'une part, nous l'avons vu, le **groupement cuirassé** du général Delestraint a été investi le 2 juin du commandement direct des 2ᵉ et 4ᵉ DCR. De l'autre, trois commandements de groupement blindé ont été créés le 3 juin mais seuls les états-majors des **groupements blindés n° 1 et n° 2** sont en cours de livraison le 10 au soir pour être affectés respectivement à la 10ᵉ armée et au GA4.[22] Enfin, à ces organes de commandement spécialement créés au niveau du GQG ont pu s'ajouter et se superposer des groupements de fait d'unités placées en réserve à l'initiative du GA3 ou des armées.

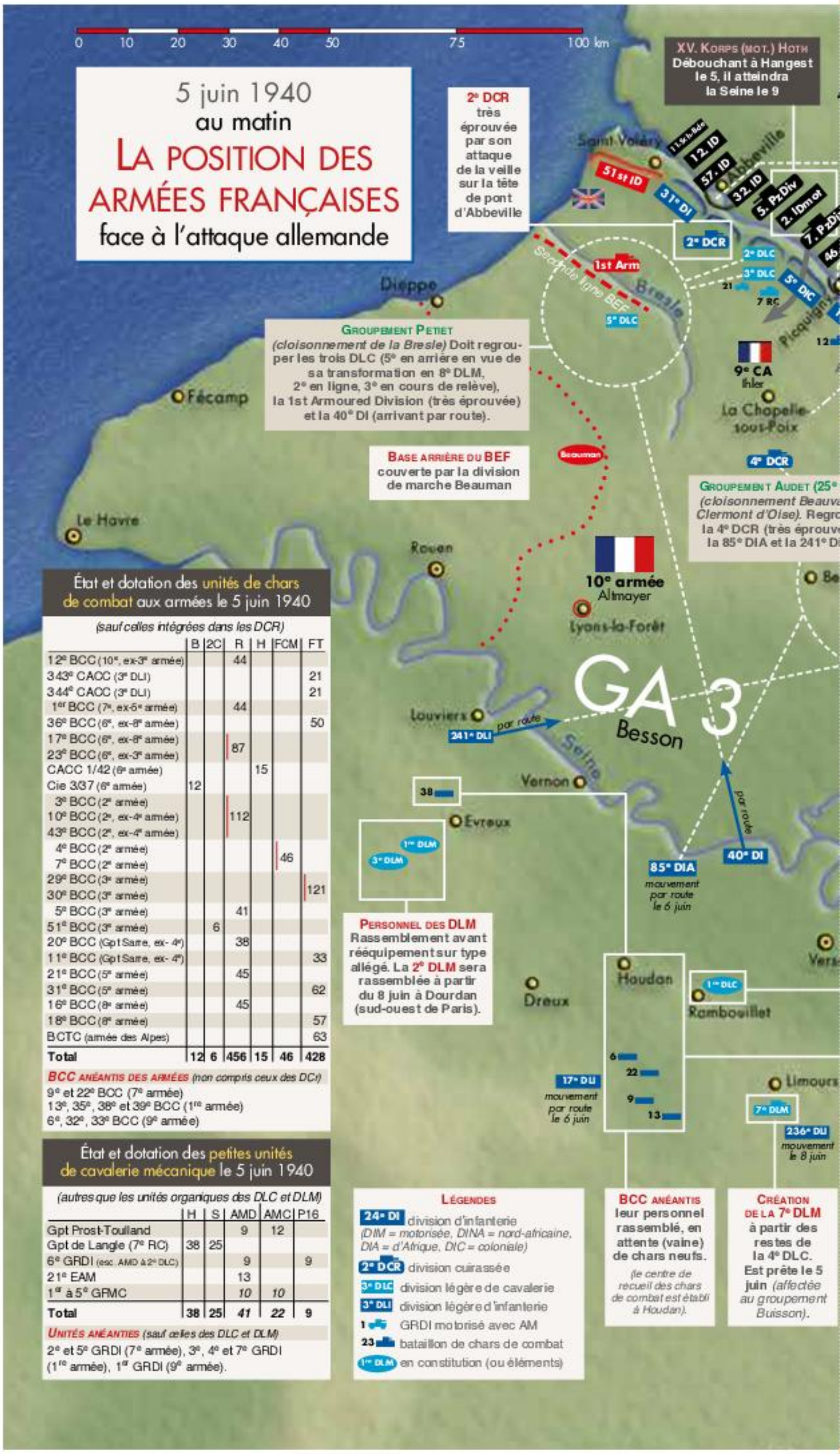
Plusieurs groupements associant des divisions mécaniques et d'infanterie

Sur le front de la Somme où se joue la première bataille, un **groupement Petiet** a ainsi été rassemblé à la veille du 5 juin sur les arrières de la 10ᵉ armée avec une centaine de blindés des 2ᵉ, 3ᵉ et 5ᵉ DLC et de la division britannique Evans (1st Armoured), mais le 10 il est en voie d'éclatement entre la Somme et la Seine à la suite de la rupture du front de la basse Somme dès le premier jour. Seules la 3ᵉ DLC et la division Evans échapperont à la capture et franchiront la Seine vers Rouen dans le cadre du **groupement Duffour** agissant comme corps d'armée avec les éléments régionaux plus ceux du secteur défensif de la Basse-Seine, sous la couverture de quatre sur cinq des GFMC (groupes francs motorisés de cavalerie).

Plus à l'est où le front de la 10ᵉ armée a tenu deux jours de plus devant Amiens, les deux éléments constitutifs du groupement cuirassé sont eux-mêmes séparés, la 2ᵉ DCR couvrant la direction de Beauvais après avoir récupéré les restes du groupement de Langle[23] et la 4ᵉ DCR faisant partie du 6 au 10 juin d'un **groupement Audet** devenu 25ᵉ CA, chargé de faire bouchon au sud d'Amiens sur la route de Paris.

Dans le même temps la 1ʳᵉ DCR, reconstituée depuis le 31 mai aux ordres du général Welvert, intervient plus à l'est encore devant Péronne en soutien de la 7ᵉ armée dont elle va couvrir la retraite sur l'Oise et l'est parisien. Le 6 juin elle a contre-attaqué sur Roye avec 75 chars et contribué à bloquer les blindés de Kleist entre la Somme et l'Oise. Elle fera bouchon de part et d'autre de Clermont le 9 avant de repasser l'Oise puis la Marne les jours suivants. Elle formera à partir du 13 le noyau d'un **groupement mécanique Welvert**[24] avec la nouvelle 4ᵉ DLM et les restes des 1ᵉʳ et 34ᵉ BCC. Ce groupement rassemble au moment de sa création en pleine retraite environ 60 chars (40 de l'infanterie et 20 de la cavalerie) et 13 AMD.

Les combats du GA 3 entre la Somme et la Seine et entre la Somme et l'Oise du 5 au 11 juin ont entamé d'autant plus sérieusement le potentiel blindé



5 juin 1940
au matin
LA POSITION DES ARMÉES FRANÇAISES
face à l'attaque allemande

0
10
20
30
40
50
75
100 km
Saint-Valéry
Abbeville
Dieppe
Fécamp
Le Havre
Rouen
Louviers
Vernon
Évreux
Dreux
Houdan
Rambouillet
Limours
Lyons-la-Forêt
La Chapelle-sous-Poix
Picquigny
Bresle
Seine
Seconde ligne BEF
11.Sch.Bde
12. ID
57. ID
32. ID
5. PzDiv
2. IDmot
7. PzDiv
46
51st ID
31ᵉ DI
1st Arm
2ᵉ DCR
2ᵉ DLC
3ᵉ DLC
5ᵉ DLC
5ᵉ DIC
21
7 RC
12
9ᵉ CA
Ihler
4ᵉ DCR
Beauman
10ᵉ armée
Altmayer
GA 3
Besson
241ᵉ DLI
par route
85ᵉ DIA
mouvement par route le 6 juin
40ᵉ DI
par route
38
1ʳᵉ DLM
3ᵉ DLM
1ʳᵉ DLC
6
22
9
13
17ᵉ DLI
mouvement par route le 6 juin
7ᵉ DLM
236ᵉ DLI
mouvement le 8 juin
Légendes
24ᵉ DI division d'infanterie (DIM = motorisée, DINA = nord-africaine, DIA = d'Afrique, DIC = coloniale)
2ᵉ DCR division cuirassée
3ᵉ DLC division légère de cavalerie
3ᵉ DLI division légère d'infanterie
1 GRDI motorisé avec AM
23 bataillon de chars de combat
1ʳᵉ DLM en constitution (ou éléments)

XV. Korps (mot.) Hoth Débouchant à Hangest le 5, il atteindra la Seine le 9

2ᵉ DCR très éprouvée par son attaque de la veille sur la tête de pont d'Abbeville

Groupement Petiet *(cloisonnement de la Bresle)* Doit regrouper les trois DLC (5ᵉ en arrière en vue de sa transformation en 8ᵉ DLM, 2ᵉ en ligne, 3ᵉ en cours de relève), la 1st Armoured Division (très éprouvée) et la 40ᵉ DI (arrivant par route).

Base arrière du BEF couverte par la division de marche Beauman

Groupement Audet (25ᵉ *(cloisonnement Beauva* *Clermont d'Oise).* Regro la 4ᵉ DCR (très éprouvé la 85ᵉ DIA et la 241ᵉ D

Personnel des DLM Rassemblement avant rééquipement sur type allégé. La 2ᵉ DLM sera rassemblée à partir du 8 juin à Dourdan (sud-ouest de Paris).

BCC anéantis leur personnel rassemblé, en attente (vaine) de chars neufs. *(le centre de recueil des chars de combat est établi à Houdan).*

Création de la 7ᵉ DLM à partir des restes de la 4ᵉ DLC. Est prête le 5 juin *(affectée au groupement Buisson).*

État et dotation des unités de chars de combat aux armées le 5 juin 1940

(sauf celles intégrées dans les DCR)

	B	2C	R	H	FCM	FT
12ᵉ BCC (10ᵉ, ex-3ᵉ armée)			44			
343ᵉ CACC (3ᵉ DLI)						21
344ᵉ CACC (3ᵉ DLI)						21
1ᵉʳ BCC (7ᵉ, ex-5ᵉ armée)			44			
36ᵉ BCC (6ᵉ, ex-8ᵉ armée)						50
17ᵉ BCC (6ᵉ, ex-8ᵉ armée)			87			
23ᵉ BCC (6ᵉ, ex-3ᵉ armée)						
CACC 1/42 (6ᵉ armée)				15		
Cie 3/37 (6ᵉ armée)	12					
3ᵉ BCC (2ᵉ armée)			112			
10ᵉ BCC (2ᵉ, ex-4ᵉ armée)						
43ᵉ BCC (2ᵉ, ex-4ᵉ armée)						
4ᵉ BCC (2ᵉ armée)					46	
7ᵉ BCC (2ᵉ armée)						
29ᵉ BCC (3ᵉ armée)						121
30ᵉ BCC (3ᵉ armée)						
5ᵉ BCC (3ᵉ armée)			41			
51ᵉ BCC (3ᵉ armée)		6				
20ᵉ BCC (Gpt Sarre, ex-4ᵉ)			38			
11ᵉ BCC (Gpt Sarre, ex-4ᵉ)						33
21ᵉ BCC (5ᵉ armée)			45			
31ᵉ BCC (5ᵉ armée)						62
16ᵉ BCC (8ᵉ armée)			45			
18ᵉ BCC (8ᵉ armée)						57
BCTC (armée des Alpes)						63
Total	**12**	**6**	**456**	**15**	**46**	**428**

BCC anéantis des armées *(non compris ceux des DCr)*

9ᵉ et 22ᵉ BCC (7ᵉ armée)
13ᵉ, 35ᵉ, 38ᵉ et 39ᵉ BCC (1ʳᵉ armée)
6ᵉ, 32ᵉ, 33ᵉ BCC (9ᵉ armée)

État et dotation des petites unités de cavalerie mécanique le 5 juin 1940

(autres que les unités organiques des DLC et DLM)

	H	S	AMD	AMC	P16
Gpt Prost-Toulland			9	12	
Gpt de Langle (7ᵉ RC)	38	25			
6ᵉ GRDI (esc. AMD à 2ᵉ DLC)			9		9
21ᵉ EAM			13		
1ᵉʳ à 5ᵉ GRMC			*10*	*10*	
Total	**38**	**25**	***41***	***22***	**9**

Unités anéanties *(sauf celles des DLC et DLM)*

2ᵉ et 5ᵉ GRDI (7ᵉ armée), 3ᵉ, 4ᵉ et 7ᵉ GRDI (1ʳᵉ armée), 1ᵉʳ GRDI (9ᵉ armée).

Carte Antonin Collet et François Vauvillier © 2007-2020, d'après *Les grandes unités françaises 1939-1940*, cartes des

---

Notes

[22] Note EMA/1 sur la situation des grandes unités nouvelles le 10 juin à 20 heures.

[23] Le 7 juin, la 2ᵉ DCR dispose encore de 91 chars (cinq B et 86 légers) plus huit Somua du 7ᵉ cuirassiers (ex-groupement de Langle).

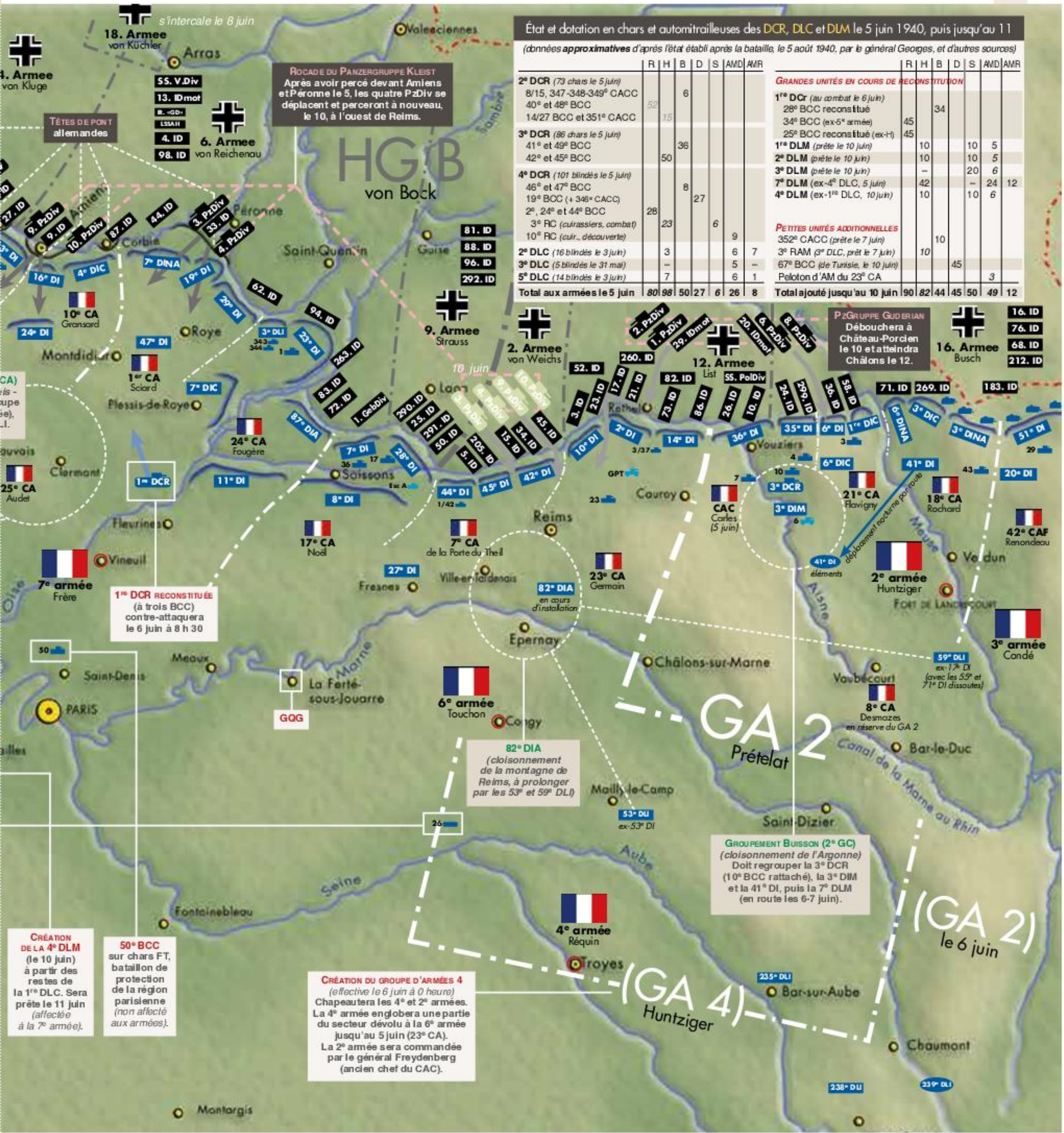
[24] Il est probable, mais non établi, que l'état-major du groupement Welvert ait été, de facto, celui du groupement blindé n° 1.

que la retraite ne favorise guère la récupération des engins en panne ou endommagés. Au sud de la Seine à l'aval de Paris, il ne reste qu'une quarantaine de chars à la division Evans et une vingtaine de chars et AMD à la 3e DLC. Les GFMC affectés au groupement Duffour ont été étrillés et leurs restes seront regroupés le 17 juin à Saumur pour la défense de la Loire avec le 1er GFMC du capitaine de Neuchèze. Au moment de la retraite générale où le corps de cavalerie va être précipité dans la bataille, les 2e et 4e DCR totalisent encore quant à elles 174 chars disponibles ou récupérables et les autres bataillons du GA3 en ont une cinquantaine, les plus éprouvés étant ceux de la 6e armée.

Le groupement cuirassé n° 2 sur l'Aisne

La décision de mettre en place le GA4 pour tenir la charnière de la ligne de défense sur l'Aisne avec le front fortifié et soulager le GA3 dont la mission principale reste la couverture de Paris a été prise par le général Georges le 4 juin, à la veille de l'attaque de von Bock. Le GA3 reste dans un premier temps avec la 6e armée du général Touchon en charge de la défense du front de jonction de la Somme à l'Aisne dans la région de Soissons où de durs combats engagent jusqu'au 8 juin les chars du GBC de l'armée et l'escadron Audigier (sur AMC35 ACG 1) du groupement Prost-Toulland.

La version initiale de cette carte a été publiée dans GBM 77 (article sur la « Ligne Weygand » d'après les mémoires du général) et les données chiffrées n'ont été modifiées que pour la 7e DLM. Rappelons leur caractère toujours aléatoire à l'exemplaire près au jour donné. De minimes différences, que nos lecteurs ne manqueront pas de déceler, apparaissent avec le tableau page 58.


18. Armee
von Küchler
s'intercale le 8 juin
4. Armee
von Kluge
55. V.Div
13. IDmot
R. «GD»
LSSAH
4. ID
98. ID
6. Armee
von Reichenau
HG B
von Bock
Valenciennes
Arras
Amiens
Péronne
Corbie
Saint-Quentin
Guise
Sambre
27. ID
9. PzDiv
9. ID
10. PzDiv
87. ID
44. ID
3. PzDiv
33. ID
4. PzDiv
7e DINA
19e DI
4e DIC
16e DI
62. ID
29e DI
81. ID
88. ID
96. ID
292. ID
10e CA
Gransard
24e DI
Montdidier
Roye
47e DI
3e DLI
1er CA
Sciard
94. ID
23e DI
263. ID
9. Armee
Strauss
2. Armee
von Weichs
12. Armee
List
16. Armee
Busch
16. ID
76. ID
68. ID
212. ID
2. PzDiv
1. PzDiv
29. IDmot
20. IDmot
6. PzDiv
8. PzDiv
260. ID
52. ID
82. ID
SS. PolDiv
10 juin
7e DIC
Plessis-de-Roye
83. ID
72. ID
1. GebDiv
Laon
290. ID
25. ID
291. ID
50. ID
205. ID
5. ID
15. ID
34. ID
45. ID
3. ID
23. ID
17. ID
21. ID
73. ID
86. ID
26. ID
10. ID
24. ID
299. ID
36. ID
58. ID
71. ID
269. ID
183. ID
87e DIA
28e DI
7e DI
Soissons
24e CA
Fougère
Clermont
25e CA
Audet
1re DCR
11e DI
8e DI
44e DI
45e DI
42e DI
10e DI
2e DI
14e DI
36e DI
35e DI
6e DI
1re DIC
6e DINA
3e DIC
3e DINA
51e DI
20e DI
Rethel
Vouziers
6e DIC
3e DCR
3e DIM
41e DI éléments
déplacement nocturne par route
21e CA
Flavigny
18e CA
Rochard
42e CAF
Renondeau
Verdun
Meuse
Aisne
2e armée
Huntziger
Fort de Landrecourt
3e armée
Condé
CAC
Carles
(5 juin)
Cauroy
Reims
GPT
Fleurines
17e CA
Noël
7e CA
de la Porte du Theil
7e armée
Frère
Vineuil
27e DI
Fresnes
Ville-en-Tardenois
82e DIA
en cours d'installation
23e CA
Germain
Epernay
Châlons-sur-Marne
59e DLI
ex-17e DI (avec les 55e et 71e DI dissoutes)
Vaubécourt
8e CA
Desmazes
en réserve du GA 2
GA 2
Prételat
Bar-le-Duc
Canal de la Marne au Rhin
Saint-Denis
PARIS
Meaux
Marne
La Ferté-sous-Jouarre
GQG
6e armée
Touchon
Congy
Mailly-le-Camp
53e DLI
ex-53e DI
Saint-Dizier
Aube
Seine
Fontainebleau
4e armée
Réquin
Troyes
(GA 4)
Huntziger
(GA 2)
le 6 juin
235e DLI
Bar-sur-Aube
Chaumont
238e DLI
239e DLI
Montargis
Oise

État et dotation en chars et automitrailleuses des DCR, DLC et DLM le 5 juin 1940, puis jusqu'au 11

*(données **approximatives** d'après l'état établi après la bataille, le 5 août 1940, par le général Georges, et d'autres sources)*

	R	H	B	D	S	AMD	AMR
2e DCR *(73 chars le 5 juin)*							
8/15, 347-348-349e CACC			6				
40e et 48e BCC	52						
14/27 BCC et 351e CACC		15					
3e DCR *(86 chars le 5 juin)*							
41e et 49e BCC			36				
42e et 45e BCC		50					
4e DCR *(101 blindés le 5 juin)*							
46e et 47e BCC			8				
19e BCC (+ 346e CACC)				27			
2e, 24e et 44e BCC	28						
3e RC *(cuirassiers, combat)*		*23*			*6*		
10e RC *(cuir., découverte)*						9	
2e DLC *(16 blindés le 3 juin)*		3				6	7
3e DLC *(5 blindés le 31 mai)*		–				5	–
5e DLC *(14 blindés le 3 juin)*		7				6	1
Total aux armées le 5 juin	*80*	*98*	**50**	**27**	*6*	**26**	**8**

	R	H	B	D	S	AMD	AMR
Grandes unités en cours de reconstitution							
1re DCr *(au combat le 6 juin)*							
28e BCC reconstitué			34				
34e BCC (ex-6e armée)	45						
25e BCC reconstitué (ex-H)	45						
1re DLM *(prête le 10 juin)*		10			10	5	
2e DLM *(prête le 10 juin)*		10			10	*5*	
3e DLM *(prête le 10 juin)*		–			20	*6*	
7e DLM (ex-4e DLC, *5 juin*)		42			–	24	12
4e DLM (ex-1re DLC, *10 juin*)		10			10	*6*	
Petites unités additionnelles							
352e CACC *(prête le 7 juin)*			10				
3e RAM *(3e DLC, prêt le 7 juin)*		*10*					
67e BCC *(de Tunisie, le 10 juin)*				45			
Peloton d'AM du 23e CA						*3*	
Total ajouté jusqu'au 10 juin	**90**	*82*	**44**	**45**	**50**	*49*	**12**

Rocade du Panzergruppe Kleist
Après avoir percé devant Amiens et Péronne le 5, les quatre PzDiv se déplacent et perceront à nouveau, le 10, à l'ouest de Reims.

Têtes de pont allemandes

PzGruppe Guderian
Débouchera à Château-Porcien le 10 et atteindra Châlons le 12.

1re DCR reconstituée
(à trois BCC)
contre-attaquera le 6 juin à 8 h 30

82e DIA
(cloisonnement de la montagne de Reims, à prolonger par les 53e et 59e DLI)

Groupement Buisson (2e GC)
(cloisonnement de l'Argonne)
Doit regrouper la 3e DCR (10e BCC rattaché), la 3e DIM et la 41e DI, puis la 7e DLM (en route les 6-7 juin).

Création de la 4e DLM
(le 10 juin) à partir des restes de la 1re DLC. Sera prête le 11 juin
(affectée à la 7e armée).

50e BCC
sur chars FT, bataillon de protection de la région parisienne
(non affecté aux armées).

Création du groupe d'armées 4
(effective le 6 juin à 0 heure)
Chapeautera les 4e et 2e armées. La 4e armée englobera une partie du secteur dévolu à la 6e armée jusqu'au 5 juin (23e CA).
La 2e armée sera commandée par le général Freydenberg (ancien chef du CAC).

situations journalières, SHAT 1967, et autres sources. L'ordre de bataille allemand est dû à Éric Lefèvre, que nous remercions ici pour ce travail spécialement réalisé à cette occasion.

Sous les ordres du général Huntziger qui commandait jusqu'ici la 2e armée, le GA 4 regroupe d'abord celle-ci avec la 4e du général Réquin venue avec son état-major de Lorraine s'insérer dans la partie centrale du dispositif. Puis, lorsque le 9 juin au matin l'offensive reprend, cette fois-ci sur l'ensemble du front par l'entrée en jeu simultanée des Heeresgruppen A et B, il se voit adjoindre la 6e armée et ce sont ces deux armées (4e et 6e), qui vont subir en Champagne le choc principal, tandis que la 2e restera relativement passive avec des moyens encore importants, de l'ordre de 130 chars le 11 en comptant le renfort du 67e BCC.

À Juniville le 10 juin se livre la sixième et dernière bataille de chars de la campagne

Pour franchir l'Aisne, c'est l'infanterie la plus performante de l'armée allemande qui a été concentrée et qui attaque effectivement à un contre deux pour faire brèche et ouvrir la route aux Panzer de Guderian en même temps qu'à ceux, plus à l'ouest, de Kleist. Car l'OKH et von Bock, peu satisfaits de la lenteur des progrès du Panzergruppe Kleist au sud d'Amiens et de Péronne sur la route de Paris, ont décidé le 9 juin de faire roquer en 48 heures ses deux corps blindés respectivement de 80 et 60 km vers l'est pour déboucher de la tête de pont sur l'Aisne. Kleist doit viser cette fois-ci les arrières de la 6e armée à l'ouest de Reims, en parallèle au Panzergruppe Guderian qui doit, lui, progresser à l'est de la ville. La concentration d'un tel faisceau de forces (huit Pz.Div. avec 1 600 chars, quatre ID.(mot.) et 30 ID) sur le front de moins de 100 km de deux armées attaquantes appartenant à deux groupes d'armées est parfaitement inédite à ce stade de la guerre.

Le **9 juin** est donc le jour de l'infanterie allemande qui peine à Rethel devant la 14e DI du général de Lattre mais qui réussit à dégager plus à l'ouest jusqu'à Soissons les passages nécessaires à l'exploitation de la percée par les deux groupements blindés. Le **10 juin** a lieu la sixième et dernière grande bataille de chars de la campagne, la seconde au cours de la bataille de France après celle que vient de livrer la 1re DCR reconstituée à Roye le 6 et à Clermont le 9. [25] Elle met aux prises le groupement blindé n° 2 dont l'état-major a été formé du 3 au 8 juin et qui passe le 9 aux ordres du général Buisson commandant la 3e DCR sous le nom de **groupement cuirassé n° 2**. Le groupement constitue la réserve blindée du front de l'Aisne à la jointure des 4e et 2e armées. Il rassemble la 3e DCR, la 7e DLM et le 10e BCC du GBC 508. [26]

La bataille de blindés se déroule l'après-midi du 10 à une dizaine de kilomètres au sud de l'Aisne autour de Juniville et se traduit par une contre-attaque sans appui d'artillerie sur les flancs de la 1.PzD contre laquelle vont s'engager quelque 200 blindés, soit respectivement :

- avec la 3e DCR : 30 chars B, [27] 50 chars H, un RDP, un escadron mixte du RAM ;

- avec la 7e DLM : 56 chars H et AMR, le reste des 24 AM et 40 chars R du 10e BCC.

Suivant un schéma qui tend à devenir un classique de la campagne, les chars B de la DCR qui attaquent au nord sur les arrières sont bloqués par l'artillerie et la Flak lourde, tandis que les engins plus légers de la DLM sont manœuvrés et finalement surclassés par les mieux armés des Panzer. Le groupement cuirassé n° 2 n'aura opéré en tant que tel, réunissant sous un même commandement une DCR et une DLM, que moins de 48 heures. Il est dissous dès le lendemain et les restes des deux grandes unités mécaniques qui l'avaient fugacement composé seront engagés comme tous les autres moyens blindés subsistant à ce stade, en couverture de la retraite. [28]

L'effet de blocage qui résulte de la bataille de Juniville, livrée en premier et dernier recours par le GA4, est réel mais il n'est pas suffisant pour arrêter le flot des 687 chars engagés par le Panzergruppe Guderian qui sera le 11 juin à Châlons-sur-Marne. [29] Il poursuivra sans désemparer vers Langres et la frontière suisse, atteinte le 17, fermant dans la nasse les armées de l'Est. Plus à l'ouest, le flot comparable du Panzergruppe Kleist dépassera les corps d'infanterie qui ont atteint à la même date Château-Thierry, également sur la Marne et beaucoup plus près de Paris (85 km). Il repousse vers le Morvan le GA4 qui avait hérité en pleine bataille de la 4e armée, avant de voler en éclats et de laisser ouvertes les routes vers la Bourgogne, en perdant de ce fait une autre armée, la 2e, qui va rester arrimée aux armées de l'Est et en subir le sort. *(Épilogue dans GBM 136)*

Char numériquement le plus important de l'arsenal français, le petit Renault R 35 n'entre dans la composition des DCR que devant la nécessité, à partir de la mi-mai 1940 et en nombre croissant début juin. Le 50372 que nous découvrons ci-dessous appartient à la 3e section de la 3e compagnie du 10e BCC qui, quant à lui, a été rattaché, à l'occasion de la bataille de Juniville, au groupement cuirassé n° 2 de très brève existence.
(Coll. Jean-François Antoina)

NOTE

[25] Au cours de la première phase de la campagne, on aura retenu les batailles d'Hannut les 13-14 mai (3e DLM), Mettet-Flavion le 15 mai (1re DCR), Mormal le 18 mai (1re DLM) et Arras le 21 mai (1st Army Tank Brigade - 3e DLM). Les engagements de Sedan le 14 mai et de Stonne les 15 et 16 mai mettent en jeu des effectifs beaucoup moins significatifs. Au cours de la seconde phase, seuls les combats de la 1re DCR au sud d'Amiens approchent en intensité les premiers.

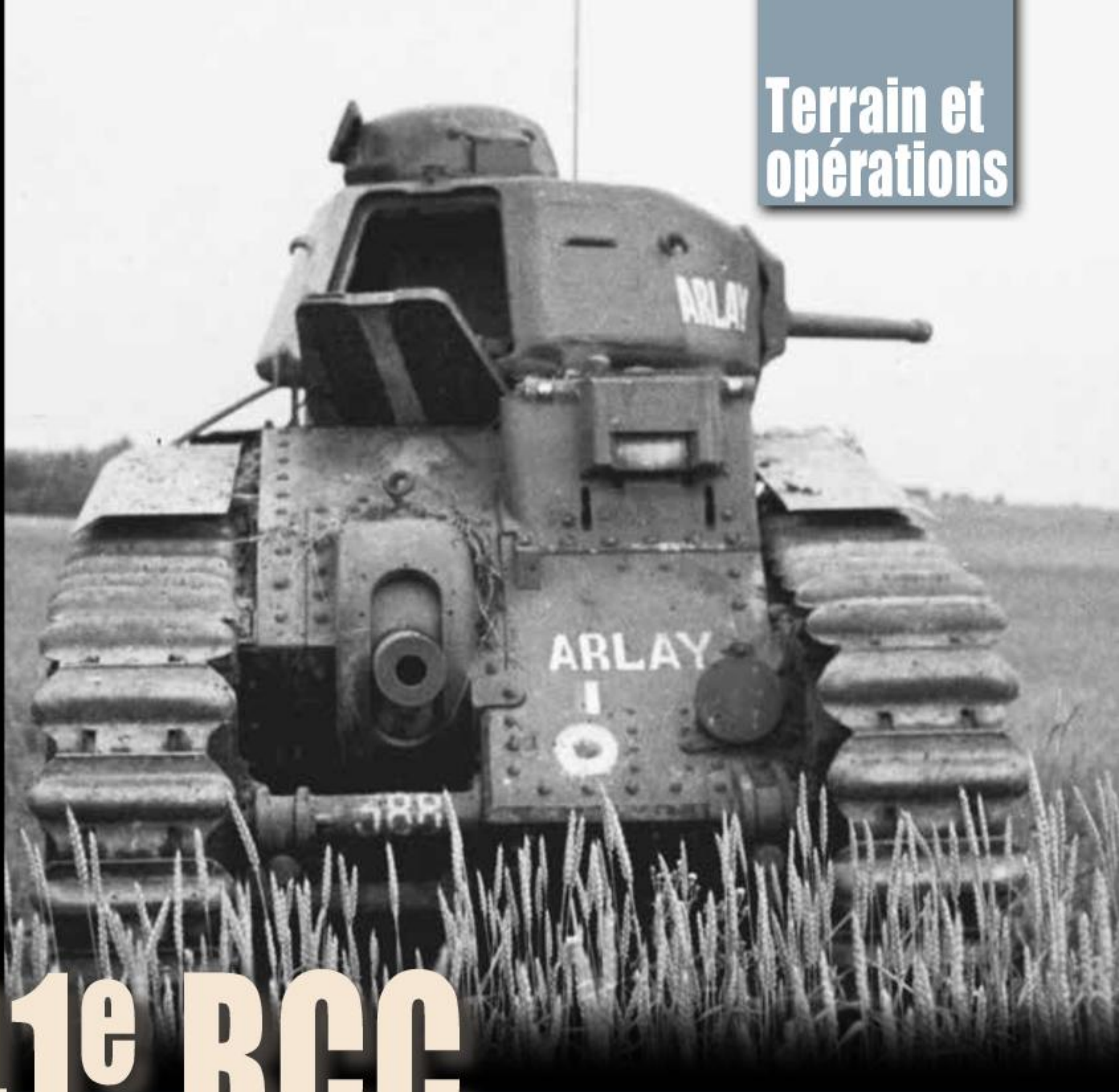
[26] Le GC n° 2 (Buisson) avait aussi théoriquement vocation à encadrer la brigade de cavalerie cuirassée Maczek qui ne sera engagée que le 12 sur le point de rupture aux limites des 4e et 6e armées, ainsi que la 3e DIM qui, hormis son 6e GRDI, n'interviendra pas le 10, sera repoussée vers le sud et finira prisonnière avec les restes de la 4e armée.

[27] Le détail de l'engagement du 41e BCC à Perthes, au nord de Juniville, est livré par Stéphane Bonnaud pages 65-80.

[28] Au lendemain de la bataille de Juniville, la 7e DLM dispose encore de 18 chars et huit AMD, la 3e DCR de 14 chars dont sept B.

[29] Les 1., 2., 6. et 8.PzD du Panzergruppe Guderian totalisaient 954 chars le 10 mai, soit 267 de plus que le 10 juin, un mois plus tard.

Nous avions laissé le 41e BCC (➠ *GBM 129)* aux ordres du capitaine Cornet, ancien chef d'état-major du bataillon, recomplété le 7 juin avec 15 chars du 49e BCC. Fort de 35 appareils, le bataillon va bientôt livrer de nouveaux combats au sein de la 3e DCR.



Le 41e BCC

IV - L'ATTAQUE SUR PERTHES, 10 JUIN 1940

Stéphane **Bonnaud**

notices sur les marquages
François **Vauvillier**

En titre.
Le 388 *Arlay* sera le plus cruellement touché des sept chars perdus à Perthes. Tout son équipage trouvera la mort le 10 juin.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

En ce **7 juin** 1940, le lieutenant Adelmans, chef de la 3e section de la 1re compagnie, précise prendre en compte les chars du 49e BCC à la ferme Beaurepaire (route nationale n° 46, à l'ouest de Grandpré) vers 21 heures. Ces appareils, au nombre de douze,[1] sont ceux qui stationnaient à l'extrémité sud de la forêt de Boult-au-Bois (➠ *GBM 89 pages 90-92)*.

En mouvement vers l'ouest

Dans la nuit du 7 au 8 juin, le bataillon recomplété fait mouvement, sur ordre de la 3e DCR, pour rejoindre, à 2 heures du matin, un bois à 3 km au sud de Semide (Ardennes, 8 à 12 km de distance parcourus). Adelmans relève une arrivée à 1 h du matin et précise qu'à 3 h du matin, après le camouflage et le ravitaillement en essence, la compagnie est réorganisée : « *En raison de sa brillante conduite et de son allant, le sous-lieutenant Mevel reçoit le commandement de la 2e section en remplacement du lieutenant Pignot, disparu*[2] », ajoute-t-il.

Mevel apporte des détails : « *Je me trouve à cette date à l'atelier de Marcq* [village à l'est de Grandpré, où se trouve la CE] *: le* Volnay *m'a été affecté à la suite de la disparition de Pignot à Olizy. Finalement, le 49, plus démuni que nous en chars, est dissous, ce qui nous permet de nous recompléter. Je forme alors section avec Rabin et Bramant que je trouve le 8, en rejoignant les compagnies dans les bois de Semide, pourvus de chars en piteux état : tous deux ont des fuites importantes au Naeder. Comme il ne peut plus être question à cette date d'entreprendre de grandes réparations, ils marchent avec un bidon d'huile en réserve sur leur toit.* » (Mevel, lettre à Malaguti, 15 septembre 1941)

Les deux journées suivantes des **8 et 9 juin** sont consacrées à la poursuite de la remise en état du matériel, à l'approvisionnement en essence, huile et munitions, ainsi qu'à des reconnaissances prescrites par le général Buisson, commandant la 3e DCR, en vue d'un emploi possible des chars en direction du nord, route de Mazagran à Vouziers. Mais les renseignements qui y indiquaient la présence de troupes allemandes sont reconnus erronés par le commandant Waringhem (16e BCP) et les capitaines Billotte (1/41e BCC) et Gasc (2/41e BCC).

Le **9 juin**, le capitaine Delepierre (3/41e) est nommé chef d'état-major, adjoint au capitaine Cornet,

Notes

[1] Trois autres restent à venir, deux seulement rejoindront (➠ *encadré page 66)*.

[2] Le 18 mai dans le **328** *Tarn* avec tout son équipage, ➠ GBM 129 page 47. S'agissant du rang de la section, il nous faut toutefois souligner la permutation qui surviendra le 8 ou le 9 juin sans qu'une trace officielle ait pu en être retrouvée : jeune sous-lieutenant, Mevel verra sa section glisser du 2e au 3e rang, celle du lieutenant Adelmans prenant la 2e position. Ceci ressort sans équivoque des rapports écrits par les protagonistes après la bataille.

lui-même fraîchement appelé à la tête du bataillon.[3] Le lieutenant Fajeau lui succède à la tête de la 3e compagnie, mais Delepierre exprime le désir de trouver rapidement un remplaçant à l'état-major pour reprendre aussitôt que possible le commandement de sa compagnie.

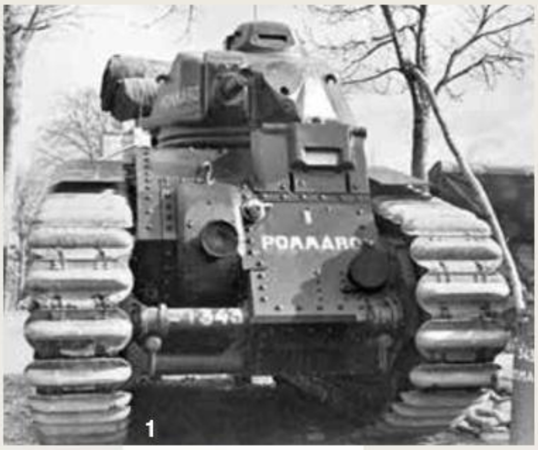
---

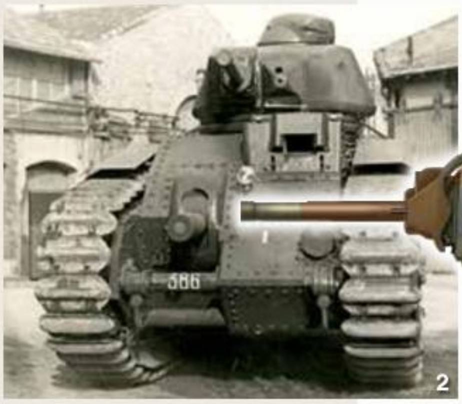
[3] En remplacement de Malaguti, appelé le 28 mai en soirée à l'état-major de la 10e armée.

Deux sections de remplacement distinctes

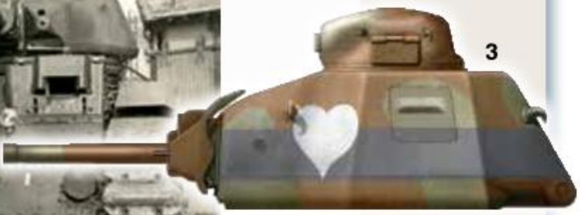
Tous les chars du 49e BCC n'ont pas rejoint la ferme Beaurepaire le 7 juin. Trois appareils, en provenance de la forêt d'Apremont (bois de Chatel) où ils étaient déjà en réparation avec la CE du 49e, rejoignent la CE du 41e à Marcq le lendemain **8 juin** afin de poursuivre leur remise en état, avant de pouvoir rejoindre le 41e BCC. Il y a là le sous-lieutenant Robert Godinat dont le char **378** *Chambertin*, radiateur percé, a cheminé isolément depuis le bois de Chatel et qui rejoint, dans la matinée du 8, le **397** *Tavel* du lieutenant Jacquelin, chef de section. Et un troisième char, non précisé, présumé être le **356** *Ricquewhir*. Godinat précise que ces trois chars doivent former la **section de remplacement** du 41e BCC réorganisé.

Dans les faits, seuls le *Chambertin* et le *Tavel* rejoignent le 41e vers 3 h 30 ou 4 h du matin le **10 juin**. « *Le troisième char ne recevra l'équipage de l'aspirant Chappuis (49e) que quelque temps plus tard, il ne rejoindra pas.* » (Godinat). Au sujet du même appareil, le lieutenant Dardenne, officier des détails, relève, pour le 11 juin, qu'après avoir traversé la Marne à midi et stationné dans les bois à 14 h, « *un char indisponible nous rejoint (aspirant Chappuis du 49e)* ». Il s'agit donc du *Ricquewhir*, qui ne sera jamais engagé avec les autres éléments combattants du bataillon.





Profil Éric Schwartz sur notice FV © 2021 Échelle 1/35



1. Le **343** *Pommard*.
2. Le **386** *Aït-Saoula* (ex-*Les Éparges*).
3. La tourelle du **397** *Tavel* revêtue de ses décorations finales de la 2/49e BCC.
4. L'adjudant **Biernacki** (béret) et l'adjudant-chef **Courtois** (képi) en 1939, lors de la mission d'accompagnement des R 35 en Pologne.

(Coll. SB et Régis Potié)

Dans le même temps, le rapport de l'adjudant-chef Paul Barbier, du 41e BCC, laisse penser qu'il est lui aussi à la tête d'une **section de remplacement**, mais ***une autre***, composée de trois autres chars du 49e BCC. Nous voici donc confrontés à *deux* SR présentes au 41e BCC réorganisé, soit six chars en principe, et cinq chars effectivement. Un point d'éclaircissement s'impose, en commençant par un bref retour en arrière.

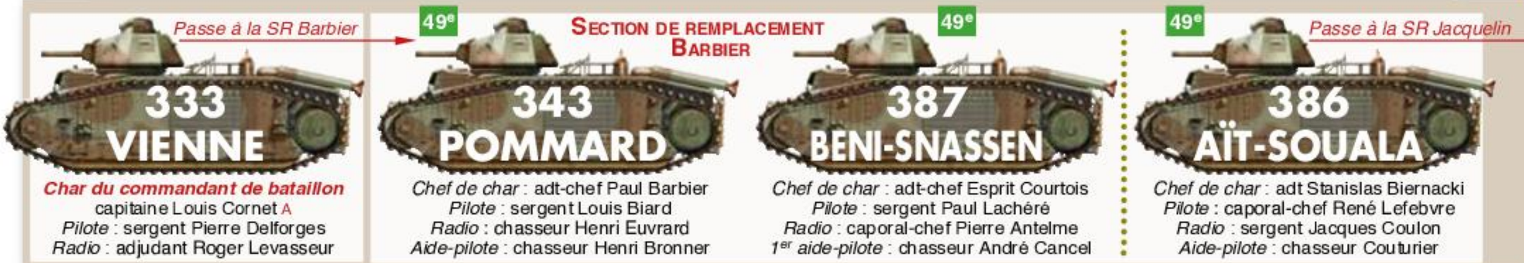
Au **1er juin**, la SR du 41e BCC, commandée par le lieutenant Desouches, ne comprenait plus que trois chars, y compris les chars de commandement. Or, nous savons par Barbier que, du 1er au 6 juin, les chars du lieutenant Desouches et de l'adjudant-chef Courtois « *sont passés en compte* [définitivement] *aux compagnies, seul le char* Vienne *reste affecté* *provisoirement* *à la 3e compagnie* ». Le **6 juin**, Desouches est nommé adjoint au capitaine commandant la CE et, le lendemain, Barbier reçoit l'ordre de rejoindre la ferme Beaurepaire vers 20 heures, où il prend le commandement de trois chars du 49e BCC formant section (**343** *Pommard* qui lui est dévolu, **387** *Beni-Snassen*, adjudant-chef Courtois et **386** *Aït-Souala*, adjudant Biernacki), section qu'il ne nomme pas mais qu'il considère *de facto* comme la nouvelle SR. N'ayant pas d'ordre spécifique du commandant de bataillon, Barbier indique se mettre à la disposition de la 1re compagnie à compter du **8 juin**, dont il va suivre le mouvement jusqu'au **9 juin** dans les bois de Semide dans un premier temps, puis jusqu'au **10 matin**, dans un bois à l'ouest de Cauroy où la section achève son camouflage à 6 h du matin, « *travail assez pénible à assurer en raison des bois très clairsemés* ». (Barbier). De leur côté, les deux chars de Jacquelin et de Godinat arrivent dans les bois de Cauroy vers 4 heures du matin.

Présentes à l'attaque de Perthes sans y prendre part

Installé sur sa position dès 6 h le **10 juin**, Barbier écrit : « *De l'emplacement que j'occupe, je reçois l'ordre du capitaine Cornet de prendre un dispositif et de me couvrir au nord. Direction cote 141, à l'ouest, village de La Neuville-en-Tourne*[-à-Fuy]. *Je place mes chars en carré. Deux face au nord. Deux face à l'ouest. Mission de surveillance.* » Le quatrième char est — on le vérifiera plus bas — le **333** *Vienne* de Cornet.

De son côté, Godinat, qui n'évoque jamais les chars de Barbier — et vice versa — note que peu après le début de l'attaque sur Perthes, une section est immédiatement formée comprenant les **397** *Tavel*, **378** *Chambertin* et **386** *Aït-Souala* (ce dernier jusqu'alors à la section Barbier) et que vers 11 h 30, la section Jacquelin se porte en protection sur Juniville avant qu'un contre-ordre la renvoie, avec ses trois chars, en protection devant La Neuville.

Presque simultanément, Delepierre indique qu'à 12 h, Cornet, de Witasse et lui rejoignent *en chars* (celui du commandant et deux de la section de remplacement) les colonnes qui ont atteint Juniville. Barbier rapporte lui aussi ce fait mais le situe dans l'après-midi : « *Le dispositif adopté ne tient plus. Le capitaine Cornet prend son char* [**333** *Vienne*], *le capitaine Delepierre prend le mien* [**343** *Pommard*] *et le lieutenant de Witasse le char de l'adjudant-chef Courtois* [**387** *Beni-Snassen*]. *Courtois et moi-même nous ne comprenons pas très bien, mais nous exécutons et rejoignons seuls le PC du bataillon.* » ■



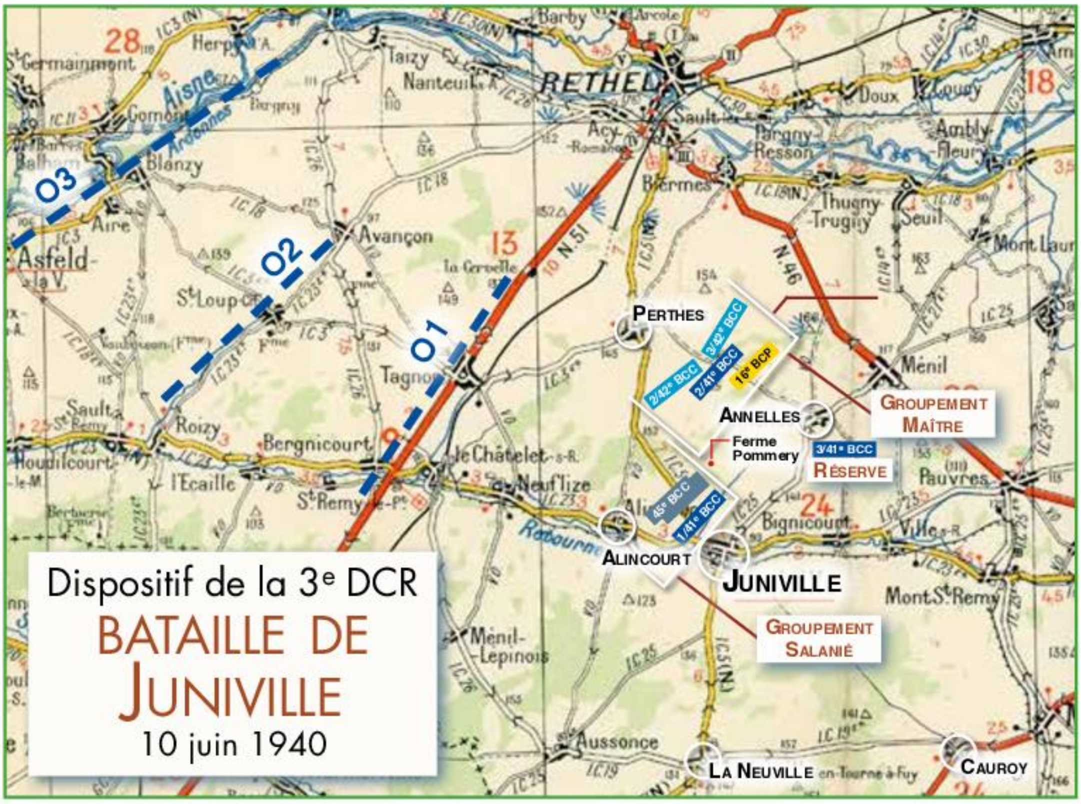
Char du commandant de bataillon
capitaine Louis Cornet A
Pilote : sergent Pierre Delforges
Radio : adjudant Roger Levasseur

Chef de char : adt-chef Paul Barbier
Pilote : sergent Louis Biard
Radio : chasseur Henri Euvrard
Aide-pilote : chasseur Henri Bronner

Chef de char : adt-chef Esprit Courtois
Pilote : sergent Paul Lachéré
Radio : caporal-chef Pierre Antelme
1er *aide-pilote* : chasseur André Cancel

Chef de char : adt Stanislas Biernacki
Pilote : caporal-chef René Lefebvre
Radio : sergent Jacques Coulon
Aide-pilote : chasseur Couturier

En 1939, l'adjudant-chef Albert fait partie de la mission envoyée en Pologne avec les 50 chars R35 livrés à notre alliée *(ci-dessus)*. **En 1940, passé sous-lieutenant, chef de la 4e section de la CE 41, mort pour la France le 9 juin, il** *« était le chef le plus brave et le plus merveilleux que j'ai connu avec mon commandant Malaguti. Le sous-lieutenant nous a toujours soutenu et montré l'exemple dans les coups les plus durs. »* **(caporal-chef Rivet, de la 4e section).** *(Coll. Régis Potié)*



Dispositif de la 3e DCR
BATAILLE DE JUNIVILLE
10 juin 1940

Carte Michelin n° 56 d'époque au 1/200 000

La CE bombardée le 9 juin

Le PC du bataillon est alors à Saint-Morel, et la compagnie d'échelon toujours à Marcq où, le 9 au petit matin, elle subit une attaque aérienne : « *À 5 heures, bombardement de la 4e section de la CE (essence et munitions). Trois morts :* [sous-]*lieutenant Albert, sergent-chef Guillaume, chasseur Moreau (père de trois enfants, volontaire pour partir d'Aubigny comme conducteur de camion à munitions), un blessé léger. 11 camions et camionnettes sont également détruits.* » (lieutenant Duprat, chef d'atelier).

Ce bilan laconique ne rend pas compte de l'horreur du spectacle décrit par le lieutenant Dardenne, officier des détails à l'EM, arrivé sur les lieux. [4]

L'effort allemand se confirmant sur l'axe Rethel - Reims, la 3e DCR se déplace vers l'ouest. Le 41e fait mouvement (départ à 20 heures de la 1re compagnie) dans la nuit du **9 au 10 juin** sur Machault - Cauroy et les bois situés à 2 km au nord-ouest de Cauroy (route de Cauroy à La Neuville-en-Tourne-à-Fuy, 7 km au sud-est de Juniville) où se trouve le PC du bataillon. Le 41e vient s'établir en position d'attente entre Cauroy et La Neuville. Adelmans (1re compagnie) note une arrivée à 4 heures du matin, puis la mise en place du camouflage, et du ravitaillement en essence, prêt à intervenir sur une infiltration de chars venant de Juniville. Les TC et la CE font mouvement sur la ferme de Cuperly.

L'ATTAQUE DE PERTHES

Le **10 juin**, l'ennemi franchit l'Aisne et atteint la Retourne à l'ouest de Juniville. Vers 9 heures, le bataillon apprend la présence d'engins blindés ennemis à Juniville, menaçant sa gauche. Delepierre part en reconnaissance en side avec Fajeau vers Juniville par La Neuville,. Ils rencontrent des fuyards mais aussi un GRDI en position. Juniville est toujours tenu par des troupes françaises. La 3e DCR doit contre-attaquer et son chef décide de le faire en deux groupements mixtes. À droite, le groupement du lieutenant-colonel Maître (commandant la 5e demi-brigade lourde), avec deux compagnies du 42e BCC sur H 39 (la 2e, Lanefranque ; et la 3e, du Cos de la Hitte), ainsi que la 2e compagnie du 41e BCC et le 16e BCP. À gauche, le groupement du lieutenant-colonel Salanié (commandant la 7e demi-brigade légère), comprenant deux compagnies du 45e BCC (H39) et la 1/41e. Les objectifs de progression sont :

– O1 : RN 51 Rethel - Reims.
– O2 : route Roizy - Avançon
– O3 : l'Aisne à Asfeld-la-Ville.

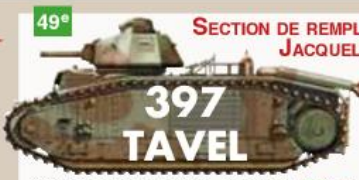
La 3/41e BCC est tenue en réserve.

Toute la matinée, la situation reste incertaine. Le bataillon doit monter à l'attaque, 1re et 2e compagnies sur Perthes, 3e compagnie en protection à Annelles, sur la droite du bataillon. À 10 h 30, les unités reçoivent l'ordre de se porter dans les bois au sud-est de Perthes pour contre-attaquer vers le nord-ouest. Le

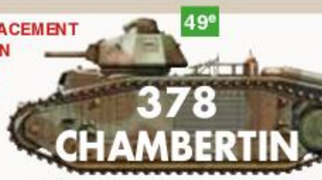
La veille de l'attaque, trois tués à la compagnie d'échelon

[4] « *Un chasseur de la section d'approvisionnement m'apprend qu'une bombe vient de tomber sur la section* [...] *de ravitaillement mais il est impossible d'approcher. Les 47 et les 75 explosent sans cesse et les camions à essence sont en feu.* » Puis, le feu ayant diminué d'intensité, Dardenne part « *à la recherche des manquants. C'est alors que je trouve le* [sous-] *lieutenant Albert ou plutôt les restes, car le corps a été littéralement coupé à hauteur des tétons. Un peu plus loin le corps du sergent-chef Guillaume qui brûle encore et sur la droite, à 1,50 m environ, le corps du chasseur Moreau, brûlé également. Le capitaine Laumain fait apporter des toiles de tente. Les corps sont placés dedans. Des recherches faites alentour permettent de retrouver des lambeaux de chairs du corps du* [sous-]*lieutenant Albert. L'atelier confectionne des cercueils et des croix, et l'inhumation a lieu l'après-midi. La CE assiste aux obsèques. Les corps sont enterrés au cimetière communal de Marcq. Une plaque a été apposée sur les croix.* »

Section de remplacement Jacquelin



Chef de char : lt Henri Jacquelin (49e) R
Pilote : sergent Robert Osieka
Radio : caporal-chef Roger
Aide-pilote : caporal Rivoire



Chef de char : ss-lt Robert Godinat (49e) A
Pilote : sergent Jacques Roy
Radio : chasseur Conscience
Aide-pilote : caporal Hyenne

49e
356
RICQUEWIHR

Ne rejoindra pas. Sabordé le 18 juin
Chef de char :
aspirant Julien Chappuis (49e) R

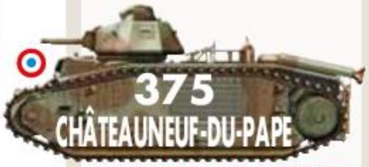
LE 41e BCC ATTAQUE PERTHES, 10 JUIN 1940

Capitaine Gasc

2e compagnie

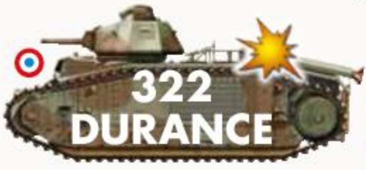
Capitaine Léopold **Gasc** A

Section d'échelon
lieutenant Didier **Clouet** A

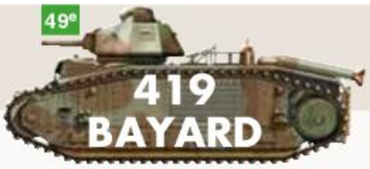


Perdu le 15 juin au détachement Gasc
Chef de char : capitaine Gasc
Pilote : adjudant Marcel Py
Radio : sgt-chef Robert Henry
1er aide-pil. : cap.-chef Gérard Fraikin
2e aide-pil. : caporal Paul Lebreton

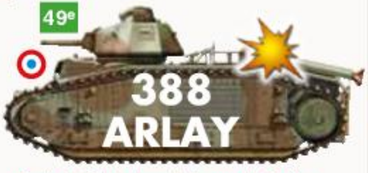
1re section
lieutenant
Albert **Carraz-Billat**



Perdu le 10 juin dans l'attaque de Perthes
Chef de char : lt Albert Carraz-Billat R
Pilote : sergent Louis Lucchezi
Radio : caporal-chef Marcel Ferrier
1er aide-pilote : chasseur Marcel Huvé †
2e aide-pilote : chasseur Marius Paul



Perdu le 12 juin au détachement Gasc
Chef de char : ss-lt André Soulet A
Pilote : sergent Germinal Legrand
Radio : chasseur Francis Henault
1er aide-pilote : chas. Gaston Fontaine
2e aide-pilote : chas. Guy Belleville



Perdu le 10 juin dans l'attaques de Perthes
Chef de char : aspirant Jean Thoré R †
Pilote : caporal Félix Georget †
Radio : chasseur André Voillaume †
Aide-pilote : chasseur Claude Couval †

Statut des cadres
A = d'active
R = de réserve

49e *= char provenant du 49e BCC*

mouvement est immédiat. Les 1re et 2e compagnies partent par Juniville, la 3e par Bignicourt. La 2e atteint à 11 heures les lisières sud-est du bois, à 1 km au nord-ouest de Cauroy où elle se met à la disposition du lieutenant-colonel Maître, puis se dirige à 11 h 30 vers Bignicourt et de là sur Annelles. Elle y arrive avec neuf chars, le **320** *Drôme* (lieutenant Duhen) étant tombé en panne de coupleur à l'est d'Annelles.

Delepierre fait organiser par Fajeau (3e compagnie) la défense d'Annelles et, compte tenu du fait qu'il pense que les Allemands sont maintenant à Juniville, il installe la section réservée de Jacquelin[5] (**378** *Chambertin*, **397** *Tavel*, **386** *Aït-Souala*) face à Juniville, à la lisière d'Annelles.

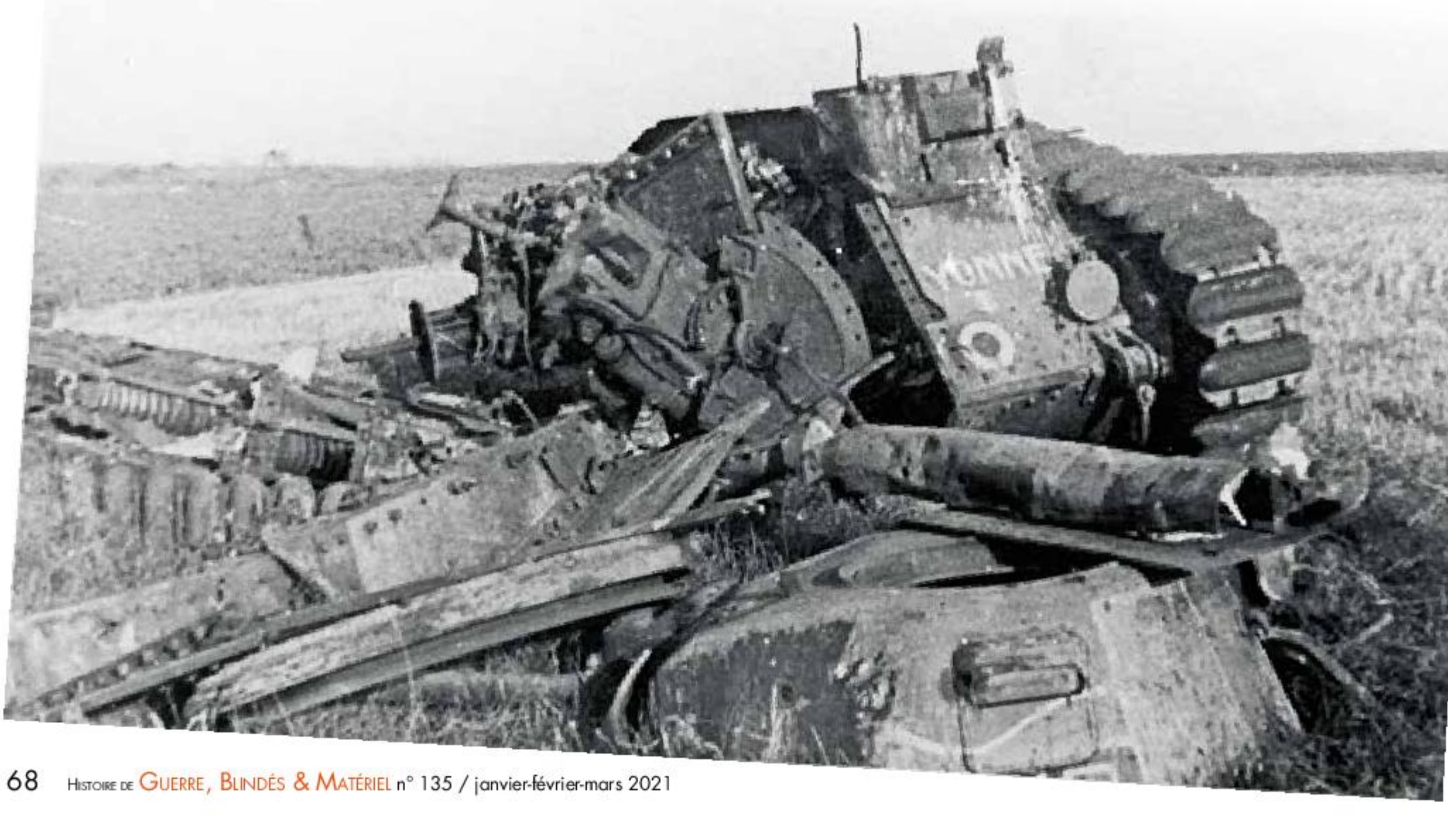
À 15 heures, la 2e compagnie (Gasc) se porte sur les lisières des bois à l'est de la cote 165. L'ordre d'attaquer parvient à 17 h 30. Les Hotchkiss H39 du 42e attaqueront au nord (3e compagnie) et au sud de Perthes (2e compagnie), cette dernière protégée par les chars B de la 2/41e. À 18 heures, l'attaque est déclenchée. Gasc indique dans son rapport — rédigé au premier trimestre 1941 — que l'axe d'attaque de sa 2e compagnie est Annelles - cote 165, plein ouest jusqu'à la route Perthes - Juniville en partant des bois ouest d'Annelles, et qu'il doit dégager Perthes par le sud. La 1/41e BCC doit contre-attaquer au sud de sa propre compagnie.

LA 2e CIE À LA BATAILLE

La compagnie Gasc engage neuf de ces dix chars (➡ ordre de bataille ci-dessus).[6] « *Le moral est excellent. L'attaque débute dans de bonnes conditions, l'ennemi est écrasé* [deux armes antichars sont détruites à 400 mètres à l'est, route de Perthes, par les chars B] *mais il faut subir, outre le tir des armes antichars* [essuyés par les seuls chars B], *un tir extrêmement dense d'obus de tous calibres. Un char est détruit et brûlé* [**336** *Yonne* de l'aspirant Michel Laval, l'équipage peut évacuer]. » (Gasc)

Dans un courrier adressé au commandant Malaguti, le 12 novembre 1940, du Val-de-Grâce où il est

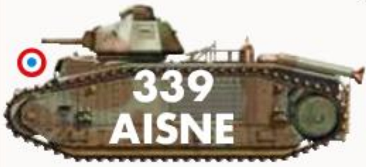
Démantelé, détourellé par le souffle, le 336 ***Yonne*** **a été incendié par son chef de char avant d'être évacué, et c'est l'explosion de ses munitions qui a provoqué de tels dégâts.**
(Coll. Régis Potié)



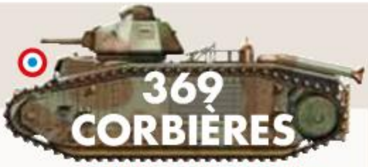
Notes

[5] C'est-àdire l'une des deux **sections de remplacement** évoquée en détail dans l'encadré page 66. L'autre SR — celle de Barbier — est, on l'a vu, en position à proximité de La Neuville. Aucune des deux SR ne prendra part à l'attaque.

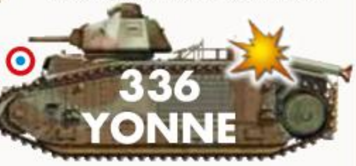
[6] Quelques rectificatifs (prénoms et grades) ont été introduits depuis la parution initiale de cet ordre de bataille dans GBM 129 pages 60-61.



Perdu le 12 juin au détachement Gasc
Chef de char : lieutenant Robert Homé R
Pilote : sergent Maurice Serrier
Radio : caporal Lucien Bodin
1^er^ *aide-pilote* : chas. Baptiste Batifoulier
2^e^ *aide-pilote* : chas. Antoine Depailler

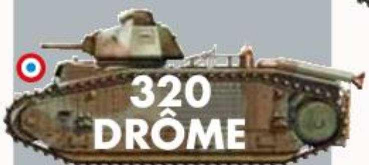


Perdu le 15 juin au détachement Gasc
Chef de char : ss-lieutenant René Tuffet A
Pilote : sergent André Farcy
Radio : caporal Jean Le Bris
1er *aide-pilote* : caporal Émile Romand
2e *aide-pilote* : chas. Pierre Maufé



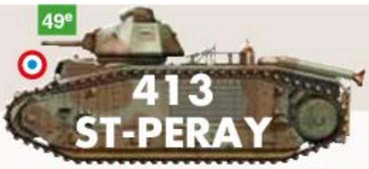
Perdu le 10 juin dans l'attaque de Perthes
Chef de char : aspirant Michel Laval R
Pilote : sergent-chef Émile Baudringhin
Radio : chasseur Clément Mandallaz
1er *aide-pilote* : caporal-chef Jean Tavanard
2e *aide-pilote* : chasseur Marcel Rouget

2e section
lieutenant
Robert **Homé**

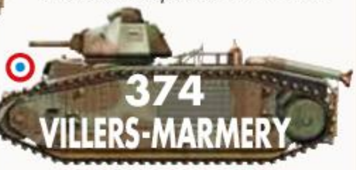


Perdu le 14 juin au détachement Gasc
Chef de char : lieutenant Pierre Duhen R
Pilote : sergent Pierre Vayne
Radio : ....
Aide-pilote : sgt-chef Jacques Dumay
N'A PU REJOINDRE LA BASE DE DÉPART.
SERA LAISSÉ EN ARRIÈRE.

3e section
lieutenant
Pierre **Duhen**

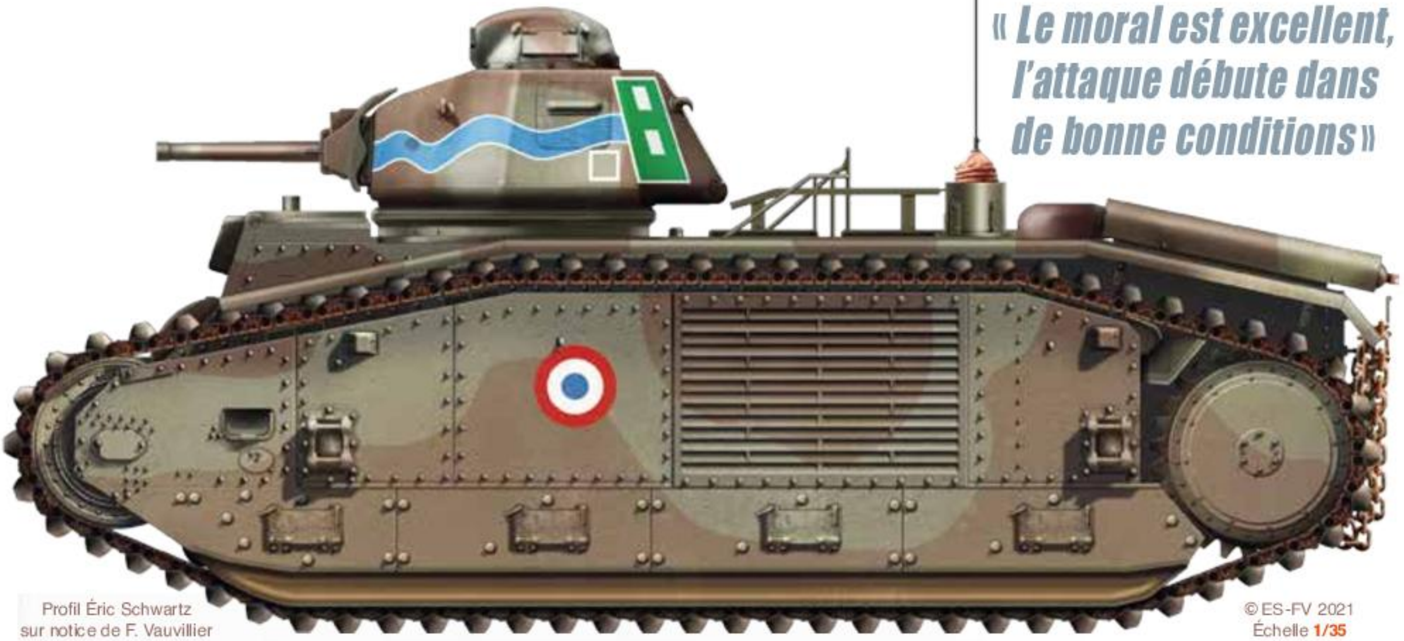


Perdu le 12 juin au détachement Cornet-Billotte
Chef de char : aspirant Léon Bergeal R
Pilote : sergent Robert Labrousse
Radio : ....
1er *et* 2e *aides-pilotes* : ....



Perdu le 15 juin au détachement Gasc
Chef de char : adt-chef Julien Maréchal A
Pilote : sergent Guy Loizillon
Radio : caporal René Postolle
1er *aide-pilote* : caporal Louis Buisson
2e *aide-pilote* : chasseur Pierre Guiard

> « *Le moral est excellent, l'attaque débute dans de bonne conditions* »

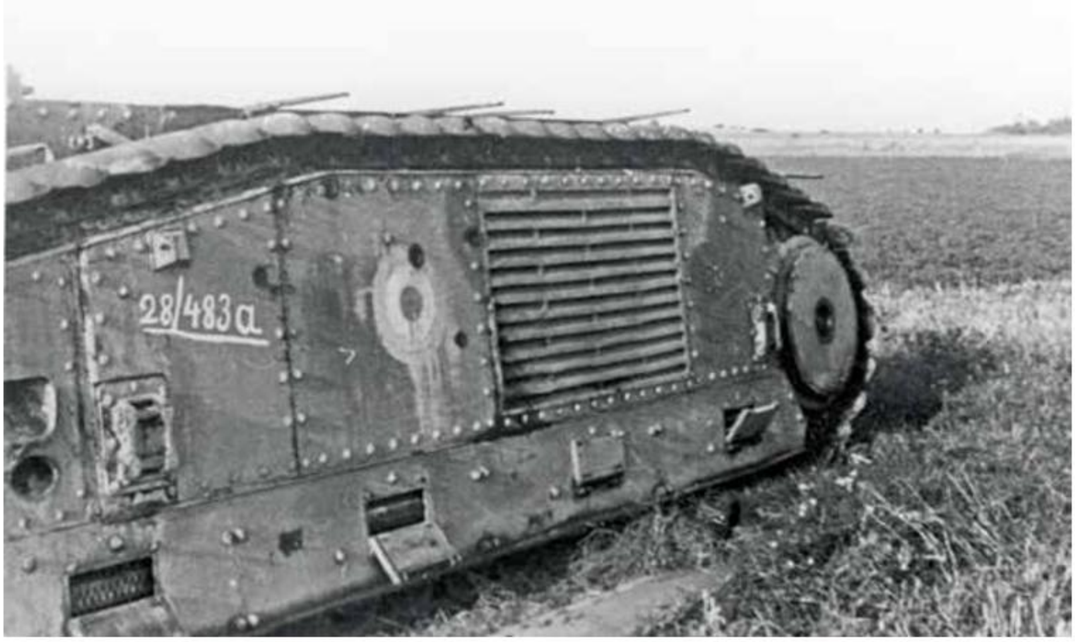


Profil Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier

© ES-FV 2021
Échelle **1/35**

CHAR B 1 *BIS* 336
***YONNE*, 2e COMPAGNIE,**
DÉBUT JUIN 1940

En mai 1940, le char de l'aspirant Laval est à la 1re section. Puis, à la réorganisation du 7 juin, il passe à la 2e section en conservant son chef de char et tout son équipage. Les symboles carrés ornant sa tourelle sont bien ceux, usuels, de la 2e section, ce qui laisse supposer qu'ils ont été repeints début juin pour cadrer avec la nouvelle organisation. C'est en tout cas à ce moment qu'ont été ajoutées les cocardes : cette mesure, qui devait s'appliquer à toutes les unités de chars sur le front, n'a été, au 41e BCC, que très partiellement appliquée, faute de temps sans doute.
(Photo ci-contre, coll. Régis Potié)



LE 41e BCC ATTAQUE PERTHES, 10 JUIN 1940

hospitalisé (blessé dans un combat ultérieur), l'aspirant Michel Laval revient sur les conditions de son engagement ce jour-là : « *Je reçois le baptême du feu sur le plateau de Perthes à proximité de Rethel. Notre compagnie* [la 2e] *attaque en fin de journée, alors que notre marche d'approche et notre base de départ ont été repérées des heures durant par l'aviation ennemie ; les Allemands préparent donc une défense antichar ultra-efficace. Je suis à l'aile gauche* [de la 2e section]*, le dernier char de la ligne de bataille. Je n'exagère pas en disant que j'ai affaire à plus de dix armes antichars, me prenant de face et de gauche où personne ne me protège. Mon pilote et moi en descendons cinq. Malheureusement un obus antichar passe dans la grille des ventilateurs et, fracassant les culbuteurs, met le feu. Nous éteignons le feu et je continue à tirer jusqu'à ce que, presque aussitôt après l'incendie d'ailleurs, un autre boulet vient bloquer mes armes. Je donne l'ordre d'abandonner le char et j'y mets le feu qui ne se déclare que lorsque nous sommes à quelques dizaines de mètres. En rampant, nous regagnons le point de ralliement.* » (Laval)

La fin de l'*Arlay* et du *Durance*

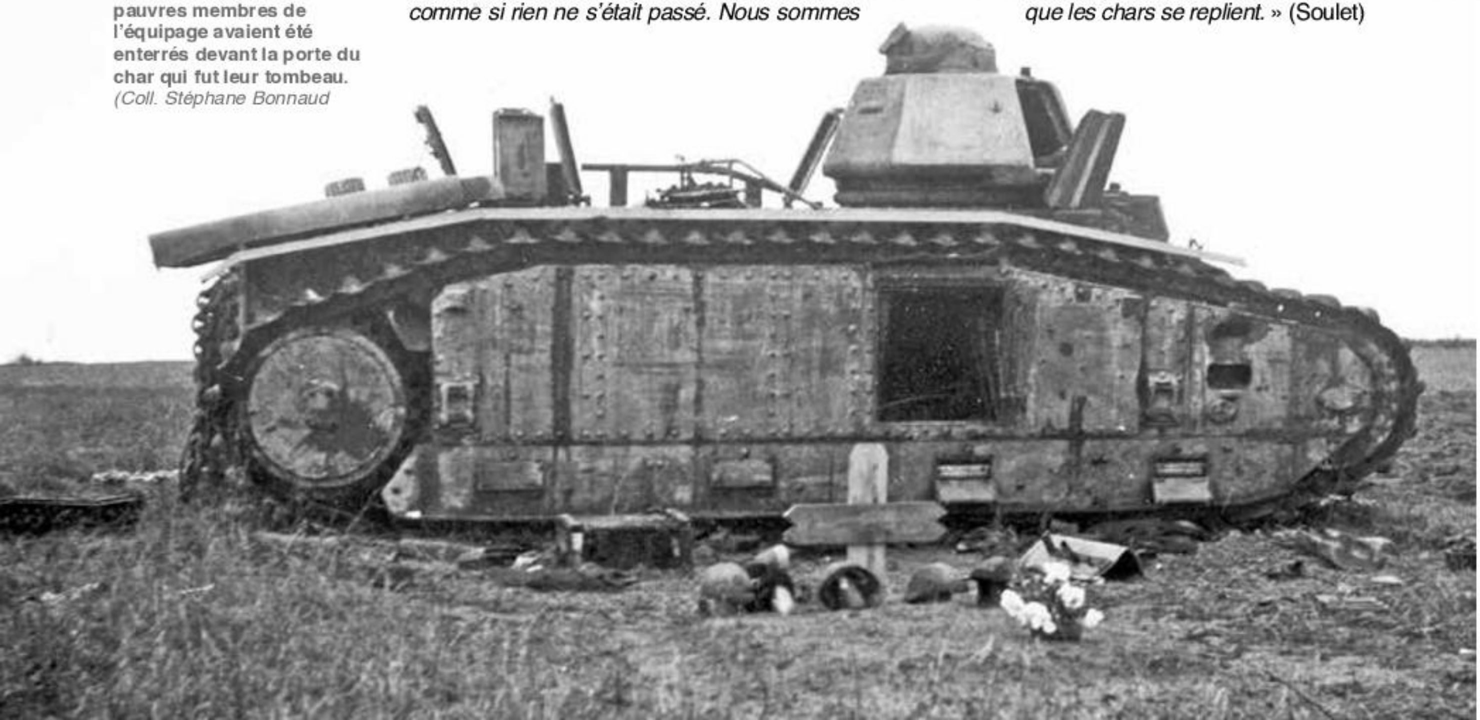
Le capitaine Gasc poursuit son récit avec l'évocation d'un char qu'il ne nomme pas mais qui pourrait être, soit le **419** *Bayard*, soit le **374** *Villers-Marmery* tant les conditions évoquées durant le combat sont similaires : « *un autre reçoit un coup de plein fouet sur l'avant, subit de graves dommages mais continue le feu* ». Dans son rapport, le sous-lieutenant Soulet, du *Bayard*, évoque l'engagement de son char à la bataille de Perthes et cela semble assez correspondre :

« *La compagnie attaque en deux échelons : 1re et 2e sections en premier échelon, le reste de la compagnie en deuxième échelon. Appartenant à la 1re section, j'occupe la droite du dispositif. À l'heure fixée pour le débouché, les chars franchissent la base de départ. Après avoir parcouru environ quinze cents mètres, nous tombons sous un tir violent de canons de tous calibres. Un obus tombant sur le cache-flamme détériore dès le début ma mitrailleuse de tourelle. On voit des obus de 105 éclater à proximité du char. L'un d'eux enfonce le blindage sur le côté droit, à l'avant du* Bayard*, causant une flamme intense à l'intérieur, dans la chambre du personnel. L'aide-pilote a une forte commotion et se met à crier en disant : " Mon lieutenant, le char est percé ". Cependant le* Bayard *n'est pas immobilisé et je donne l'ordre de continuer comme si rien ne s'était passé. Nous sommes toujours sous le feu des armes antichars. Les chocs des obus sur le blindage résonnent à l'intérieur. Avec mon 47, je détruis tout ce que je vois sur ma droite qui n'est pas couverte,*[7] *tandis que mon pilote, avec le 75, se charge des résistances situées devant lui. Il a la satisfaction de faire sauter plusieurs antichars placés au voisinage d'une meule de paille. Les 105, eux, sont beaucoup plus loin, à 1 500 ou 1 800 mètres. Progressant en direction de l'ouest, nous avons le soleil dans les yeux et nous distinguons mal les lueurs provoquées dans le lointain, par les canons qui tirent sur nous. À ma gauche, je vois successivement s'immobiliser les deux autres chars de ma section : celui du sous-lieutenant Carraz* [-Billat] *et celui de l'aspirant Thoré. Ils ont reçu, comme mon char, des coups de 105. Le premier* [**322** *Durance*] *a le train de roulement droit démoli, tandis que le second* [**388** *Arlay*]*, dont aucun membre de l'équipage ne revint à la position de ralliement, semble brûler. J'appuie sur ma droite pour éviter le tir des 105 car, à mesure que les chars sont démolis, les obus deviennent plus denses autour de ceux qui résistent. Le* Bayard *reçoit alors un obus de petit calibre qui, passant par le persiennage d'air, troue le radiateur. La chute d'eau sur les parties chaudes du moteur produit une vapeur d'eau intense dans la chambre des machines. Bien que mon aide-pilote m'annonce le feu à bord, en raison de la fumée produite par la vapeur, il n'y a pas de foyer d'incendie. Peu après, mon radio intercepte l'ordre du ralliement. Le char fait demi-tour, se porte successivement auprès des chars inertes pour y prendre les équipages, qui nous échappent, et suit les appareils du deuxième échelon, car je rentre seul de la section.*

« *Avec mon 47, je détruis tout ce que je vois sur ma droite, qui n'est pas couverte* »

Arrivés à la position de ralliement, on fait le recensement. Il manque trois chars, celui du lieutenant Carraz [*Durance*]*, et ceux des aspirants Laval* [*Yonne*] *et Thoré* [*Arlay*]*. Seul l'aspirant Thoré est absent. La nuit nous enveloppe rapidement. Non loin de là, on entend sans cesse des rafales d'armes automatiques. Les braves chasseurs du 16e BCP se battent encore. Mais trop peu nombreux, ils ne parviennent pas à tenir le terrain et doivent céder sous la pression de l'ennemi, qui revient vers nous au fur et à mesure que les chars se replient.* » (Soulet)

En ce fatal 10 juin, tout l'équipage du 388 *Arlay* est tué : aspirant Jean Thoré, caporal Félix Georget, chasseurs André Voillaume et Claude Couval. GEORGET et COUVAL reposent au cimetière militaire de Floing, auprès de leurs camarades morts pour la France en 1940.
(Photos Régis Potié)



Avant que leurs dépouilles soient transférées, les pauvres membres de l'équipage avaient été enterrés devant la porte du char qui fut leur tombeau.
(Coll. Stéphane Bonnaud

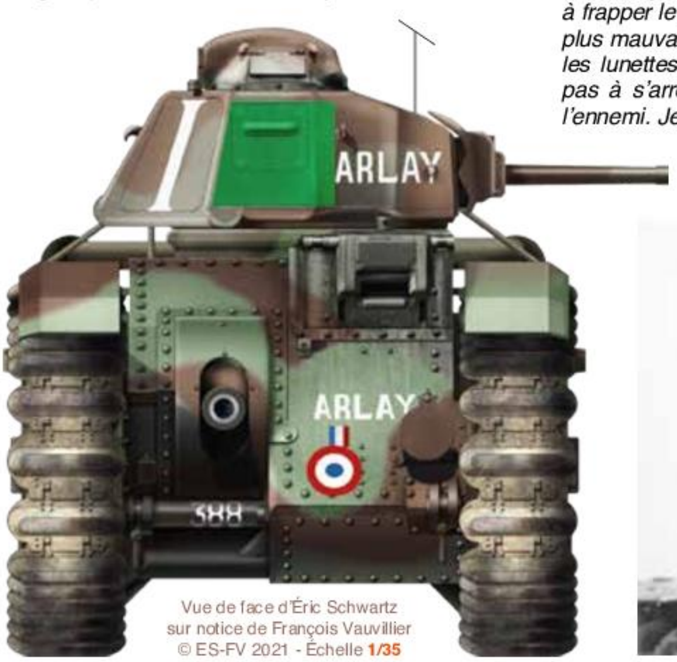
NOTE
[7] Le *Bayard* de Soulet est donc le dernier char de l'aile droite, à l'extrême opposé de l'*Yonne* de Laval à l'aile gauche, 2e section.

Gasc poursuit son évocation du combat et revient sur les pertes évoquées par Soulet. « *Un canon de 105 se dévoile sur la droite de la compagnie, sud de Perthes et incendie coup sur coup deux autres chars* [l'*Arlay* et le *Durance*] . *Un équipage entier est la proie des flammes* [*Arlay*]. *Le canon de 105 est à son tour détruit. Le char* ***339*** Aisne *a son radiateur crevé et doit abandonner le combat peu avant l'ordre de repli. Le char* Durance[8] *a sa tourelle bloquée par un obus antichar qui se coince entre la tourelle et le toit. Le* ***374*** Villers-Marmery *reçoit des coups de plein fouet d'antichars sur ses chenilles ; de nombreux patins sont crevés et on ne sait dans quelles conditions il peut continuer à rouler.* » (Gasc)

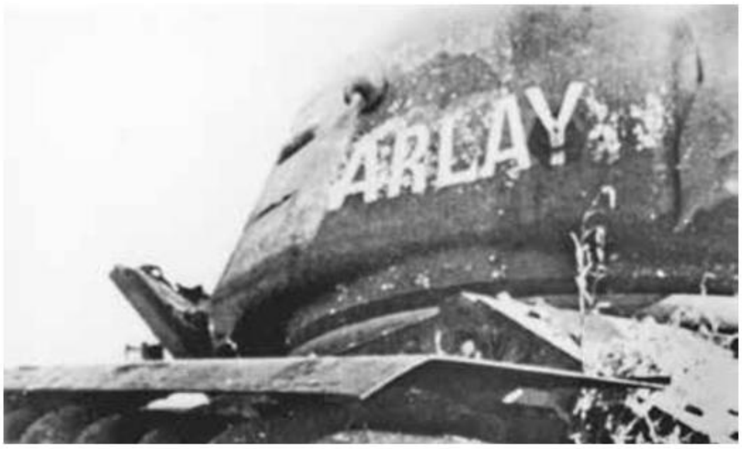
Le sergent Guy Loizillon, pilote du *Villers-Marmery*, a laissé un témoignage direct de la participation de son char à cet engagement : « *Notre attente est longue, puis enfin vient nous rejoindre le lieutenant Duhen, chef de section, qui prend le commandement de mon char, son char, le* Drôme, *étant en panne. Il m'explique la manœuvre en ces termes : " Nous attaquons derrière les chars légers, lorsque ceux-ci s'arrêtent par suite d'une résistance trop forte pour eux ou pour toute autre cause, nous devons les dépasser. Objectif : la route sud de Perthes, pour dégager le village* [...]. *Nous sommes la section de protection avec le capitaine au milieu dans le* ***375*** Châteauneuf-du-Pape. *Nous attaquons au sud de Perthes. Personne ne sait à qui appartient encore le village. Si je suis tué, vous prendrez le commandement. Moteur en route et partons. "*

Il est 6 heures du soir. À peine arrivé sur la crête, j'aperçois une grande plaine, le village au milieu, le clocher de l'église encore debout mais un trou béant dans la superstructure. Je n'ai pas le temps de considérer longtemps le paysage. Les balles commencent à frapper le blindage. La visibilité devient de plus en plus mauvaise car le soleil couchant se reflète dans les lunettes de visée. Les chars légers ne tardent pas à s'arrêter et nos sections d'ailes accrochent l'ennemi. Je cherche celui-ci au périscope. Le radio signale un SOS mais il ne sait pas de qui il émane. Je suis sur ma gauche

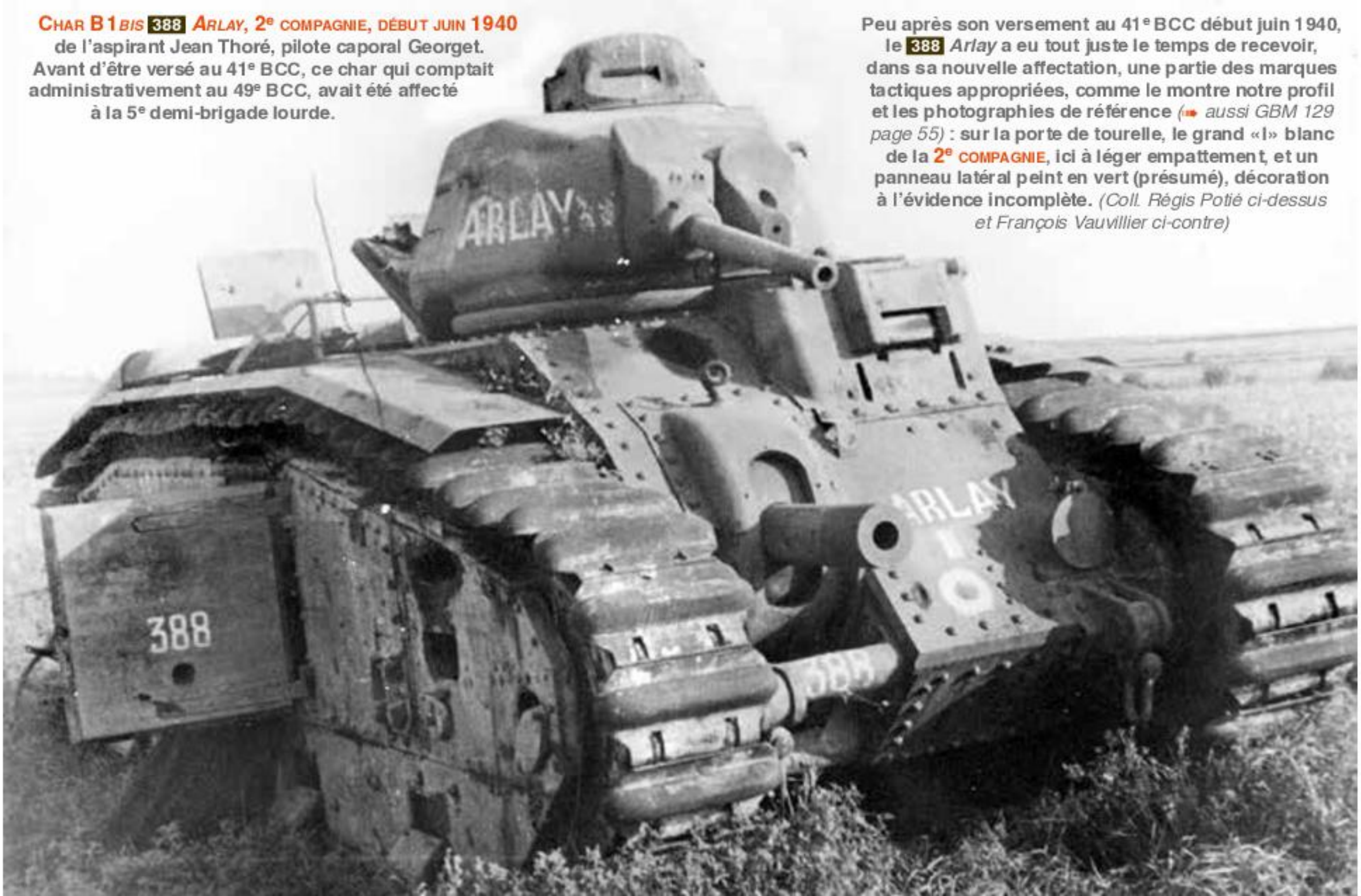
INSIGNE MÉTALLIQUE DU 41e BCC
➠ *légende détaillée dans GBM 127 page 63.*



Vue de face d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 - Échelle **1/35**



CHAR B1*BIS* 388 *ARLAY*, 2e COMPAGNIE, DÉBUT JUIN 1940
de l'aspirant Jean Thoré, pilote caporal Georget. Avant d'être versé au 41e BCC, ce char qui comptait administrativement au 49e BCC, avait été affecté à la 5e demi-brigade lourde.

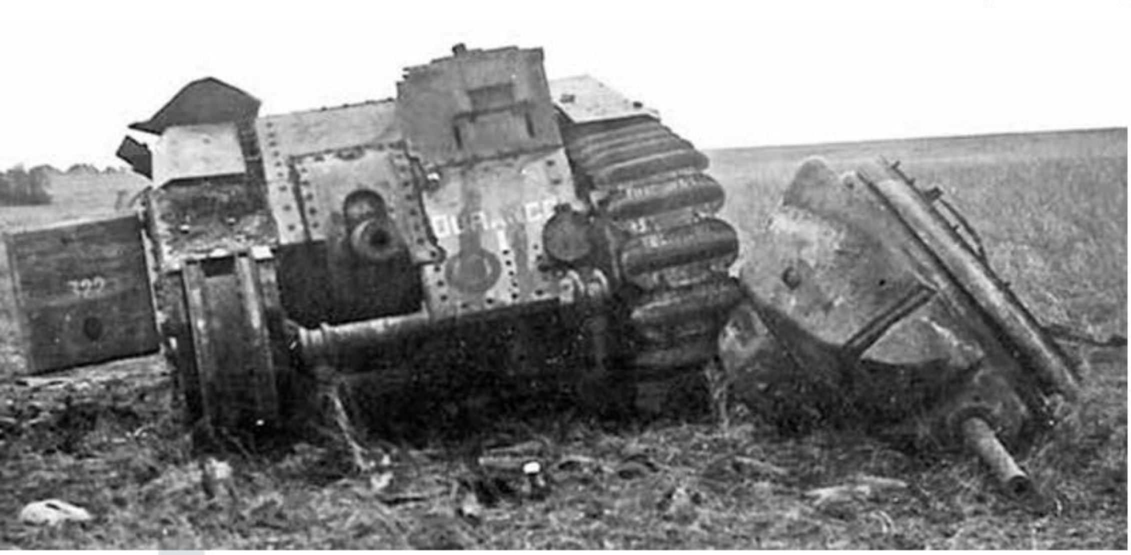


Peu après son versement au 41e BCC début juin 1940, le 388 *Arlay* a eu tout juste le temps de recevoir, dans sa nouvelle affectation, une partie des marques tactiques appropriées, comme le montre notre profil et les photographies de référence (➠ *aussi GBM 129 page 55*) **: sur la porte de tourelle, le grand «I» blanc de la 2e COMPAGNIE, ici à léger empattement, et un panneau latéral peint en vert (présumé), décoration à l'évidence incomplète.** *(Coll. Régis Potié ci-dessus et François Vauvillier ci-contre)*

NOTE

[8] Mention rajoutée à la main dans le rapport où figure un blanc. Mais ce doit être une erreur, car le *Durance* a été détruit comme nous venons de le voir. Il s'agit donc d'un autre char.

LE 41e BCC ATTAQUE PERTHES, 10 JUIN 1940



CHAR B1*BIS* 322 *DURANCE*, 2e COMPAGNIE, DÉBUT JUIN 1940
En mai 1940, le char du lieutenant Carraz-Billat est à la 2e section. Puis, à la réorganisation du 7 juin, il passe à la 1re section en conservant son chef de char (qui demeure chef de section) et tout son équipage. C'est à ce moment qu'ont été ajoutées les cocardes : une mesure en principe générale mais qui, au 41e BCC, est loin d'avoir pu concerner tous les appareils. Quant à la décoration de sa tourelle, les photos de l'épave laissent deviner la bande bleu ciel finement ourlée de blanc qui caractérise les chars de la 2e compagnie. Les marques arrière présentées sur notre profil ne sont quant à elles que pure extrapolation, à confirmer ou infirmer.

À bord du 322 *Durance*, le chasseur Marcel Huvé, aide-pilote, est tué. Les quelques photographies retrouvées de l'épave, dans un triste état, sont dans l'ensemble peu favorables à l'analyse de ses marques tactiques. En particulier, une vue de l'arrière de la tourelle fait défaut.
(Photographie du site Chars français, *A. Misner)*

*le char **369** Corbières du* [sous-]*lieutenant Tuffet qui commence à flamber (il réussit à l'éteindre et à revenir), un char léger est retourné, probablement pour avoir mal pris un abrupt assez raide. Finalement, j'aperçois au périscope, à environ 1800 mètres, les vagues d'assaut de l'ennemi. Je m'apprête à tirer quoique ne pouvant les voir dans mes lunettes de pointage, celles-ci étant trop basses.*

À ce moment précis, un obus arrive de plein fouet sur le blindage avant, juste à côté du 75. Une gerbe d'étincelle pénêtre à l'intérieur du char, personne n'est touché. Seulement des égratignures au deuxième pilote. Le lieutenant me demande l'heure, il est 19 heures. Je regarde sur ma gauche le char du capitaine par la fente de visée. Un obus arrive juste à côté. Je suis aveuglé pendant cinq secondes, peut-être plus, c'est long dans mon souvenir. Lorsque je remets la lumière, quel soulagement ! Le lieutenant me redemande l'heure, il est 19 h 30. Il y a donc une heure et demie que nous sommes sur ce plateau sous le feu sans bouger. Ce n'est pourtant pas l'envie qui nous manque d'aller faire une incursion plus profonde.

Pourquoi ne bougeons-nous pas ? La radio signale "demi-tour", nous exécutons et nous rassemblons à la base de départ (bois sud-ouest de Perthes, ouest d'Annelles). Nous constatons les dégâts. La rangée de boulons à droite de l'affut de 75 a sauté, le blindage est troué, la caisse de fusée à l'intérieur est en morceaux (heureusement que nous les avions toutes enlevées pour les mettre dans une musette suspendue sur la gauche du 75, afin que l'aide-pilote ne gêne pas le tir en se penchant pour les prendre), une boîte pleine de vivre est littéralement broyée ; grâce à elle du reste, le deuxième aide-pilote n'a pas été blessé, une semelle de patin est enlevée. Le Villers-Marmery *devait faire encore 350 km avec sa chenille en si piteux état, le matériel est de bonne qualité.* » (Loizillon)

L'attaque sur Perthes, « *un succès tactique chèrement payé par le bataillon* »

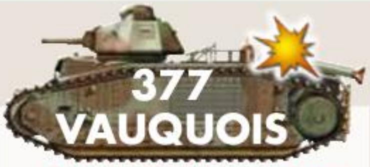
Gasc poursuit : « *Un autre char enfin est rendu inapte au combat mais peut continuer à rouler. L'ennemi a été bousculé ; un canon de 105, un minimum de 15 antichars détruits, de très nombreux Allemands mis hors de combat, le village de Perthes est débloqué,* [9] *mais de tels succès ont coûté à l'unité cinq tués, deux blessés, trois chars incendiés, quatre chars inaptes au combat (qui rejoignent les lignes), deux chars indemnes.* » (Gasc). De l'avis des anciens du 41e, « *l'attaque sur Perthes est encore une épreuve de*

CAPITAINE BILLOTTE

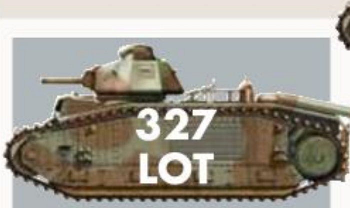
1re compagnie

Capitaine
Pierre **Billotte** A

Section d'échelon
lieutenant
Armand **Scheller** A

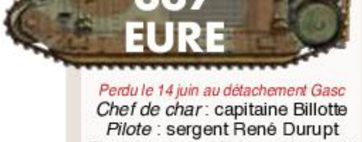


Perdu le 10 juin dans l'attaque de Perthes
Chef de char : lt Pierre Bourgeois R
Pilote : sergent Marcel Chouvet
Radio : caporal Paul Le Berre
Aide-pilote : caporal Narcisse Sorel



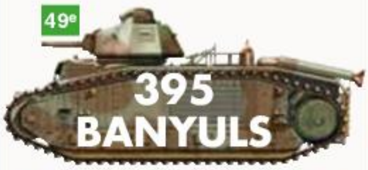
Perdu le 15 juin au détachement Gasc
Chef de char : lt Jacques Delalande R
Pilote : caporal-chef Yvon Guillou
Radio : cap.-chef Louis Deguerville
1er aide-pilote : caporal Maurice Pillet
2e aide-pilote : chas. Auguste Morice
VICTIME D'UNE AVARIE AU DÉPART.
NE PEUT PARTICIPER À L'ATTAQUE

1re section
lieutenant
Jacques **Delalande**



Perdu le 14 juin au détachement Gasc
Chef de char : capitaine Billotte
Pilote : sergent René Durupt
Radio : sgt-chef Edmond Loiseau
1er aide-pilote : chasseur Ravet
2e aide-pil. : chas. Fernand Dupa

49e



Perdu le 12 juin au détachement Comet-Billotte
Chef de ch. : lt Ferdinand Reynaud (49e) R
Pilote : ....
Radio : ....
1er et 2e aides-pilotes : ....

49e = *chars provenant du 49e BCC*

STATUT DES CADRES
A = d'active
R = de réserve

NOTES

[9] Le 16e BCP prend Perthes et y dégage les éléments d'infanterie qui depuis 24 heures y étaient encerclés mais Gasc écrit qu'il l'ignorait au départ de l'attaque.

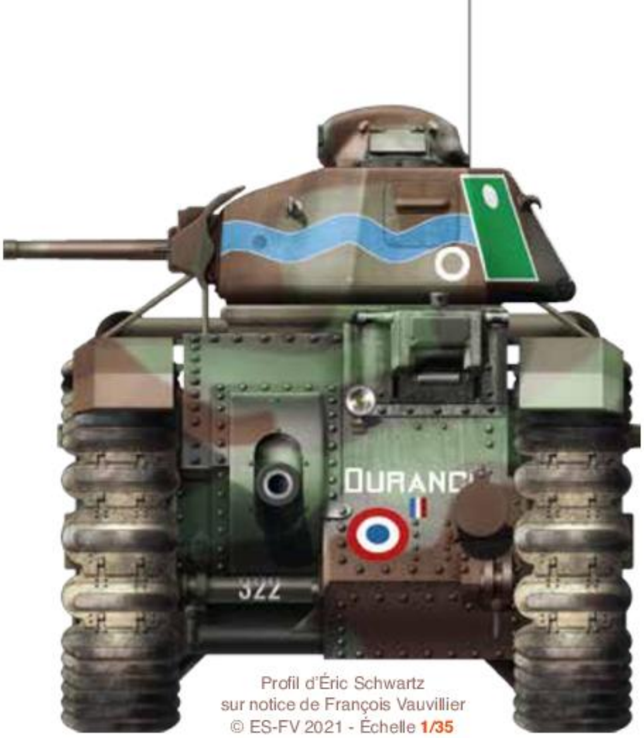
[10] Historique n° 78 *Chars et blindés* sur le 41e BCC, page 5.

[11] Il s'agit du *Drôme* récupéré au passage à Annelles et du *Bayard* qui parvient à regagner Cauroy accompagné du char du lieutenant Duhen et d'un tracteur de ravitaillement, mais qui devra être remorqué par le *Châteauneuf-du-Pape* dans la matinée du 11 pour rejoindre la ferme de Moscou.

[12] De la 2e Cie, en retard suite à l'encombrement de la route. Il a probablement voulu rattraper les chars. Gasc le désigne « *TLR* » (tracteur léger de ravitaillement).

[14] Intéressants détails soulignant, en creux, les améliorations apportées sur les chars du 41e BCC avant les opérations actives.

[15] Charles Sejeau, mort le 14 juin des suites de ses blessures.



Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle 1/35

sauvetage, elle débloque le 127e RI, dégage le flanc gauche de la 14e DI. C'est un succès tactique chèrement payé par le bataillon. »[10]

À 21 h 30, la 2e compagnie reçoit l'ordre de se replier avec sept chars par Annelles, Mesnil, Pauvres, Mont-Saint-Rémy, Machault et Cauroy où elle parvient au jour. « *À minuit commence la série des replis de chars tous plus abîmés les uns que les autres. Deux chars*[11] *sont constamment en remorque au milieu de troupes qui se replient, elles aussi, vers le sud. Dans chaque village, il faut passer les chicanes, tous feux éteints, avec des chars à la ficelle, chars qui ne virent qu'au frein, donc très mal. Des chicanes sont enfoncées et des chaînes, des câbles cassent. Avant d'arriver à Mont-Saint-Rémy, on aperçoit des feux de lampe électrique* [émis des bois nord-ouest de Pauvres lors du passage de la colonne] *et à notre arrivée dans Mont-Saint-Rémy, un tir d'artillerie très ajusté et très dense coiffe les chars, détruit des maisons, sème la panique dans les troupes à pied, à cheval, qui arrivent dans le village de deux directions différentes pour s'écouler par la même direction. Il y a des blessés que l'on évacue dans la voiture tous terrains jusqu'aux ambulances. Un tracteur de ravitaillement*[12] *qui a quitté la route, saute sur une mine et brûle ; il n'a été vu en sortir aucun membre de l'équipage.* » (Gasc). Le conducteur du TRC, dont le corps n'est pas retrouvé, est présumé disparu.

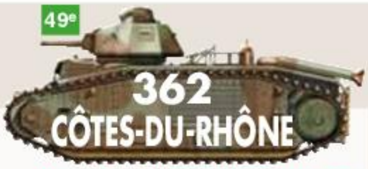
LA 1RE COMPAGNIE ENCERCLÉE

La compagnie du capitaine Billotte est organisée, depuis le 8 juin, comme on le voit sur l'ordre de bataille ci-dessous.[13]

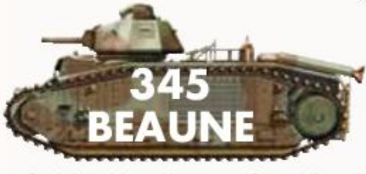
En ces premières heures de la matinée du **10 juin** l'incertitude règne. Enfin, vers 10 h 30, Billotte revient avec l'ordre de se porter rapidement dans les bois au sud-est de Perthes pour une contre-attaque en direction du nord-ouest. Le lieutenant Delalande, chef de la 1re section, témoigne : « *Aucune indication sur la situation générale, ni sur les unités qui nous appuierons, ni sur la mission précise qui nous incombera.* [...]

À 11 heures, nous démarrons : nous rejoignons le chemin de Cauroy à Juniville que nous prenons. Par malheur, mon char [**327** *Lot*] *qui avait si bien marché la nuit précédente, tousse, jette des flammes par ses pots d'échappement et n'avance pas. Je le laisse à Reynaud et prend le* **395** Banyuls ; *c'est un char du 49e, sans téléphone intérieur, sans siège pour le chef de char,*[14] *sans code pour la radio, les portes ne s'ouvrent et ne se ferment qu'à coup de marteau. J'emmène avec moi Pillet* [aide-pilote du *Lot*]. *En une heure nous aurions pu être à la clairière de Perthes. Pourquoi faut-il que nous marchions comme des tortues ? Je n'en sais rien. Arrêt d'une heure quelques deux kilomètres avant d'arriver à Juniville (l'échelon cherchera à nous y rejoindre pour nous apporter la soupe et subira un bombardement qui causera beaucoup de pertes, entre autres, l'adjudant Sejeau).*[15]

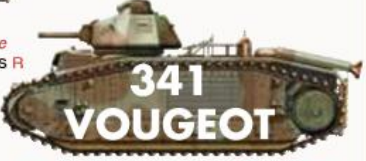
Vers 13 heures, on se remet en route. 13 h 30, Juniville occupé par quelques éléments légers ; route d'Annelles que l'on quitte bientôt pour prendre un chemin à gauche. Deux chenillettes de ravitaillement avec Scheller nous accompagnent. Nous gagnons un bois, passons à la ferme Pommery, il est 14 h 30. À ce moment, plusieurs d'entre nous aperçoivent à 1500 ou 2000 m au sud-ouest, donc franchement derrière nous, une vingtaine de chars allemands semblant attaquer la route entre Alincourt et Juniville. Mais le ca-



Perdu le 12 juin au détachement Cornet-Billotte
Chef de char : ss-lt Jacques André R
Pilote : ....
Radio : ....
1er et 2e aides-pilotes : ....

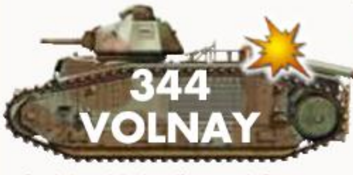


Perdu le 14 juin au détachement Cornet-Billotte
Chef de char : lieutenant Jean Adelmans R
Pilote : sergent Gilbert Thiebault
Radio : caporal Robert Chapellier
1er aide-pilote : chas. Adolphe Boeglin
2e aide-pilote : chas. Joseph Euderlin



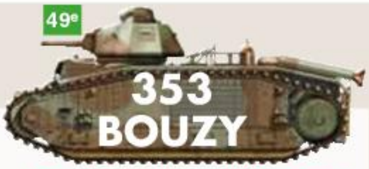
Perdu le 12 juin au détachement Cornet-Billotte
Chef de char : aspirant Pierre Carmier R
Pilote : sergent Norbert Paulin
Radio : caporal François Le Corre
1er aide-pilote : cap.-chef Albert Arnaud
2e aide-pilote : chasseur Henri Boucher

2e* section
lieutenant
Jean **Adelmans**

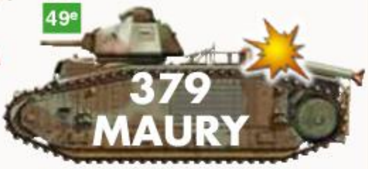


Perdu le 10 juin dans l'attaque de Perthes
Chef de char : sous-lieutenant Émile Mevel A
Pilote : sergent Guy Mazaré
Radio : caporal-chef Doers
1er aide-pilote : caporal Jean Desvernois
2e aide-pilote : caporal Marcel Périvier †

3e* section
sous-lieutenant
Émile **Mevel**



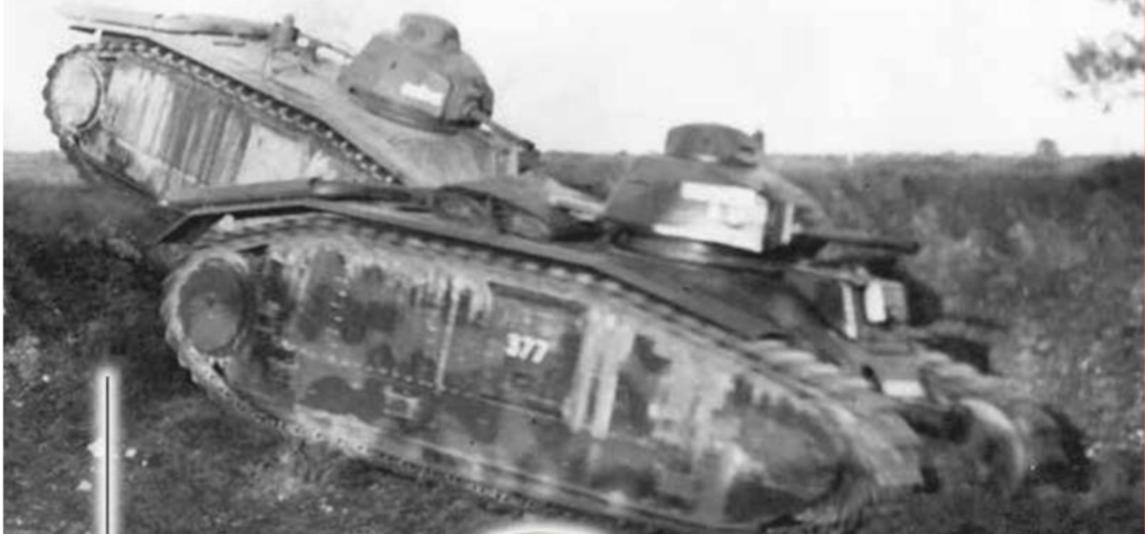
Perdu le 12 juin au détachement Cornet-Billotte
Chef de char : ss-lieutenant André Rabin R
Pilote : ....
Radio : ....
1er et 2e aides-pilotes : ....

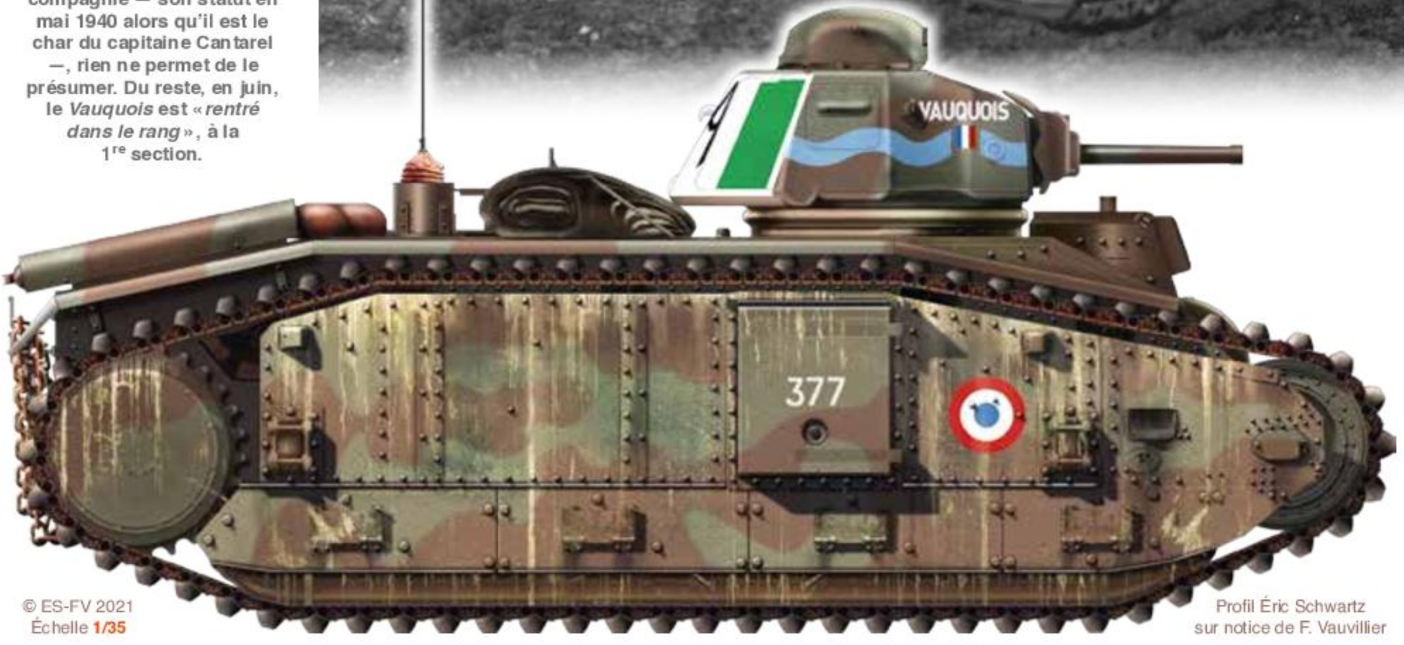


Perdu le 10 juin dans l'attaque de Perthes
Chef de char : aspirant Raymond Bramant R
Pilote : sergent Robert Tonneville †
Radio : chasseur Claude Poncet †
Aide-pilote : caporal Jean Laporte

* Permutation survenue le 8 ou le 9 juin, motivée par le grade et l'expérience de leurs chefs respectifs (➠ *note 2 page 65 et note 16 page 74).*

LE 41e BCC ATTAQUE PERTHES, 10 JUIN 1940





Char B 1*bis* 377 *Vauquois*, 1re compagnie, début juin 1940
Aucune photographie de l'épave de ce char n'a été retrouvée à ce jour et les deux seuls clichés connus (➠ GBM 129 page 48 et ci-contre) **le montrent alors qu'il ne porte encore aucune marque tactique. Dans ces conditions, le représenter en profil en juin 1940 relève de la boule de cristal. Nous nous y sommes cependant essayés, en lui donnant une cocarde (comme l'*Yonne*) et les marques de tourelle caractérisant, en mai 1940, la 1re compagnie. Quant au signe distinctif de commandant de compagnie — son statut en mai 1940 alors qu'il est le char du capitaine Cantarel —, rien ne permet de le présumer. Du reste, en juin, le *Vauquois* est «** ***rentré dans le rang*** **», à la 1re section.**

© ES-FV 2021
Échelle **1/35**

Profil Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier

pitaine Billotte n'a rien vu et déjà il s'est enfoncé dans le bois. Quand la compagnie s'arrête à la lisière nord des bois, près d'une éolienne, il est trop tard pour agir contre ces chars et le capitaine Billotte décide seulement de se garder vers le sud. Il confie cette mission à la section Mevel. La section Adelmans est postée à la lisière des bois au nord-ouest de l'éolienne, face à la direction présumée d'attaque. » (Delalande)

Les atermoiements évoqués par Delalande auraient-ils été dûs à des ordres incomplètement transmis à Billotte ? C'est ce que Mevel laisse entendre : « *Je pense que le capitaine Billotte n'est pas mis au courant exactement de ce que l'on attend de nous. Je crois cependant que nous devons dégager des éléments d'infanterie et que des ordres complémentaires doivent suivre. Le capitaine place deux sections à la lisière nord face à Perthes. Il nous donne comme mission, avec la 3e* [16] *section, de protéger les arrières de la compagnie. Notre avance jusqu'à ce point s'est effectuée sans inquiétude, les chefs de chars assis sur les tourelles : sur place, les pleins d'essence s'effectuent normalement et nous allons à découvert d'un char à l'autre.* » (Mevel)

La 1re section perd le *Vauquois*

Delalande poursuit son récit : « *Quant à ma section, réduite à deux chars,* [17] *le capitaine l'envoie en reconnaissance vers l'ouest, c'est-à-dire vers la route de Perthes à Juniville que les chars allemands ont sûrement empruntée pour attaquer là où nous les avons aperçus. Le terrain est barré au nord-ouest par une crête qui nous cache la vue de la route et du village de Perthes. Bourgeois* [**377** *Vauquois*] *et moi* [**295** *Banyuls*] *longeons les bois pour gagner la crête d'où nous pourrons contrôler la route de Perthes à Juniville. Bourgeois me devance de quelques 50 mètres car il a un fanion tricolore et l'on nous a prévenu qu'il y avait sans doute des batteries françaises dans les bois qui pourraient nous prendre pour des chars allemands. Il ne s'agit pas de se faire tirer par des Français.*

S'il y a de l'artillerie, nous expérimentons bientôt que c'est de l'artillerie allemande car Bourgeois n'a pas atteint la crête qu'il reçoit trois obus dans son flanc gauche et se met à flamber. Le même sort m'attend si je m'avance tant soit peu car je suis plus à gauche, donc plus proche de la pièce allemande. La mission que nous avons reçue n'étant pas une mission de combat, mais une mission de reconnaissance, la démonstration est suffisamment faite que les Allemands sont là. Je regagne donc la position de départ où Bourgeois et tout son équipage, heureusement indemne bien qu'un peu sonné, nous rejoint. À ce moment, quelques salves d'infanterie nous arrosent. Les Allemands sont donc partout : au sud de la ferme Pommery (qu'ils occupent peut-être main-

---

Notes

[16] Le sergent Mazaré, pilote du *Volnay*, indique quant à lui : « *Le capitaine Billotte dispose deux sections en bataille (1re et 2e sections) à la lisière d'un bois face à l'objectif assigné. La 3e section commandée par le sous-lieutenant Mevel se trouve en bataille parallèlement à l'axe d'attaque de la compagnie.* » La permutation du numéro d'ordre des sections entre la 2e et la 3e depuis le 8 juin (permutation légitimée par la différence de grade entre Adelmans et Mevel) se trouve ici actée. Et l'une des photographies de l'épave du *Volnay* (➠ page 78) semble bien le confirmer.

[17] Nous avons vu page 73 que le *Lot* a été victime d'une avarie au départ de l'attaque.

[18] Cette affirmation est surprenante car Mevel dit suivre le mouvement initié par Bramant dont le char *Maury*, selon Mevel, est touché en premier. On le voit, Mazaré donne de l'affaire une version toute différente.

tenant), à l'ouest, dans les bois mêmes que nous occupons et peut-être à 1500 mètres au nord-ouest, et nous sommes seuls, sans appui d'infanterie et d'artillerie, presque sans liaison. Le capitaine renvoie Scheller et les chenillettes qui ont fait notre ravitaillement ; Bourgeois se joint à Scheller qui est en side. Le reste de l'équipage Bourgeois se répartit entre les divers chars. Le détachement Scheller prend pour le retour le chemin inverse de l'aller ; au passage, il ravitaille les chars de Mevel et Bramant [**344** *Volnay* et **379** *Maury*] *qui ne sont pas loin de la ferme Pommery. Au moment de s'engager dans le chemin montant qui conduit à la ferme, Scheller et Bourgeois* [pris sous le feu ennemi] *s'en tirent et abandonnent le side. Quant au conducteur, on a été longtemps sans nouvelles ; je crois qu'il est prisonnier. Que sont devenus ses deux chenillettes et leurs équipages ? Seuls Mevel ou Bramant pourront le dire. J'ai retrouvé le 23 avril 1942 les restes du side de Scheller et d'une remorque de chenillette.* » (Delalande)

La 3e section réduite à un char

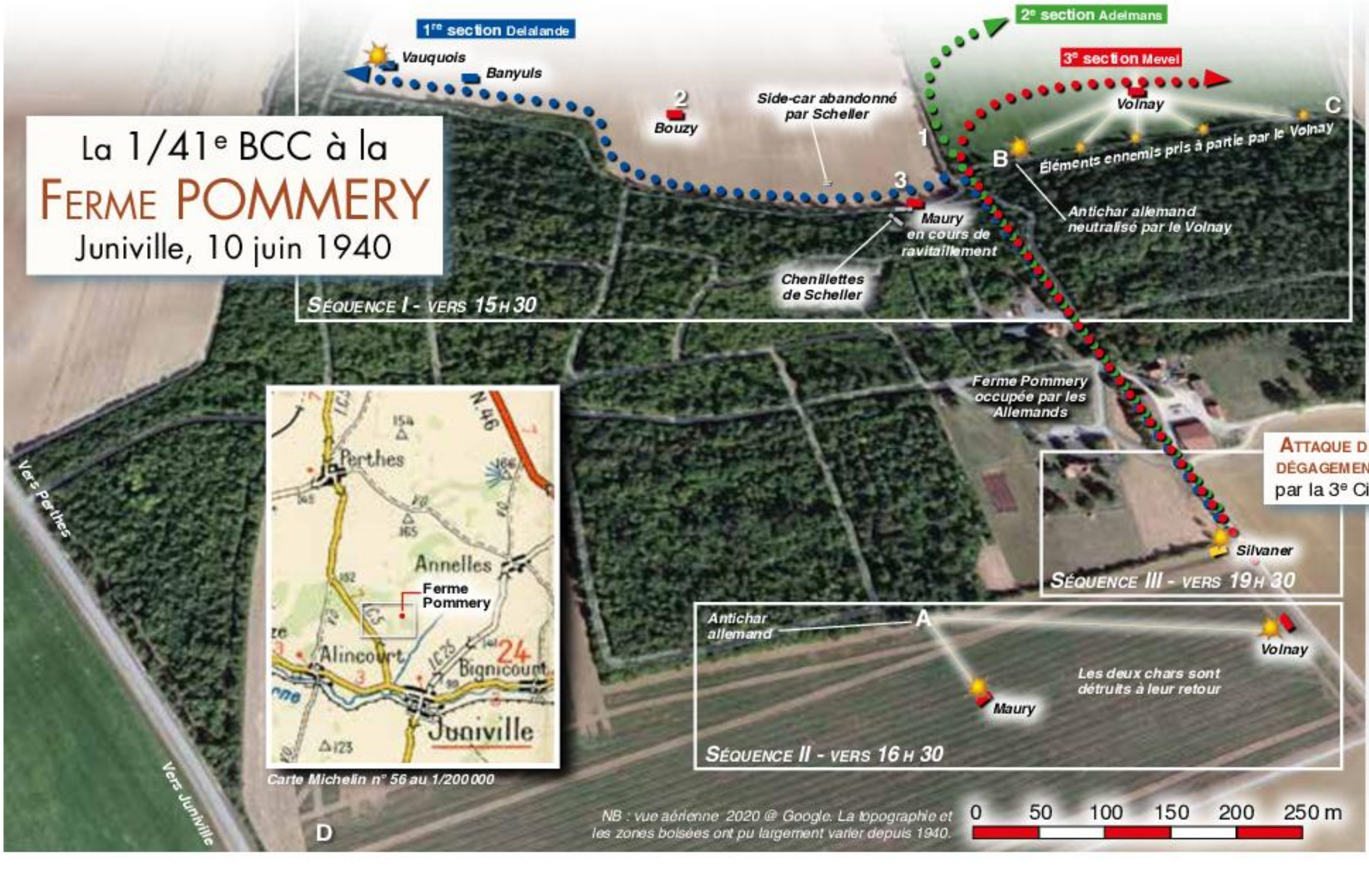
Mevel rapporte que Bramant a eu le temps d'incendier la chenillette et sa remorque avant de se replier. Le sergent Mazaré situe cette attaque vers 15h30 et indique que l'équipage de la chenillette, caporal-chef Dardennes et un autre homme non identifié, sont effectivement faits prisonniers et que les deux dépanneurs affairés sur le char de Bramant s'y enferment, portant ainsi l'équipage du *Maury* à six hommes. Mevel indique de son côté qu'il voit passer devant son char (*Volnay*) en (**1**) Bourgeois en side avec Scheller qui reprennent le chemin de Juniville, et qu'à peine après les avoir dépassés, un tir d'armes automatiques venant de (**B**), les oblige à rentrer dans le bois, près du *Maury* de Bramant (**3**). « *En ce point, le personnel effectue les pleins : attaqué, croyons-nous, à la grenade, il se réfugie dans le char. Le caporal* [dépanneur] *Fasseur est blessé à ce moment à la tête par des éclats légers. Entre-temps, le lieutenant Scheller a pu donner à Bramant l'ordre de se replier, ce qu'il fait. Dès lors, le* Volnay*, seul objectif restant pour les éléments* [ennemis] *éparpillés entre (**B**) et (**C**), peut localiser les emplacements d'armes. En (**B**), une pièce antichar dont je vois arriver les projectiles, est réduite au silence par un obus de 75.*

Quatre chars, de deux compagnies, perdus non loin de la ferme Pommery

Je signale en passant la difficulté que j'ai à repérer cette pièce du fait de la position inclinée vers l'avant de mon char. Le Volnay *se trouvant sur une forte pente, la limite supérieure du champ visuel de l'épiscope de tourelleau n'atteint pas le point de la pente opposée où se trouve la pièce. Je crois d'ailleurs que la pente générale du terrain est accentuée à l'endroit précis où nous nous trouvons ; mais il est à noter que le champ visuel des blocs épiscopes de tourelle est plus haut sur l'horizon car la tourelle fait que leur plan d'applique est incliné vers l'intérieur. Finalement ce bloc épiscope cassé par les projectiles, je dois me servir de la fente Estienne. Au cours du nettoyage de lisière effectué entre (**B**) et (**C**), je vois Bramant qui ne m'a pas aperçu, (j'ai appris tous les détails le concernant au Lazaret), reprendre le chemin de la ferme de Pommery. Sachant Rabin posté en (**2**), je donne l'ordre à Mazaré de suivre Bramant.* » (Mevel)

Au volant du *Volnay*, le sergent Mazaré, plongé comme Mevel au cœur de l'action, en donne une version différente : « *Le sous-lieutenant Mevel prend la décision d'intervenir pour éviter l'encerclement qui se dessine en laissant le soin au reste de la compagnie d'accomplir sa mission. Le terrain boisé et accidenté rend l'emploi de nos chars difficile. Nous trouvant momentanément dans une cuvette, le sous-lieutenant Mevel décide de se porter en avant pour avoir un champ d'action plus étendu. Seul le char de l'aspirant Bramant comprend la manœuvre.* [18] *Les deux chars* [*Volnay* et *Maury*] *gardent la position en bataille par rapport à l'objectif initial. Lorsqu'ils débouchent sur le plateau de la ferme de Pommery, de nombreuses armes antichars les prennent à partie. Simultanément les deux chars reçoivent un obus de gros calibre qui les immobilise, blessant les équipages et enflammant le matériel, celui du sous-lieutenant Rabin* [Bouzy] *n'étant pas en vue. Le char du sous-lieutenant Mevel surprend une section d'infanterie ennemie en forme compacte qu'un obus de 75 mm tiré à zéro détruit.* » (Mazaré)

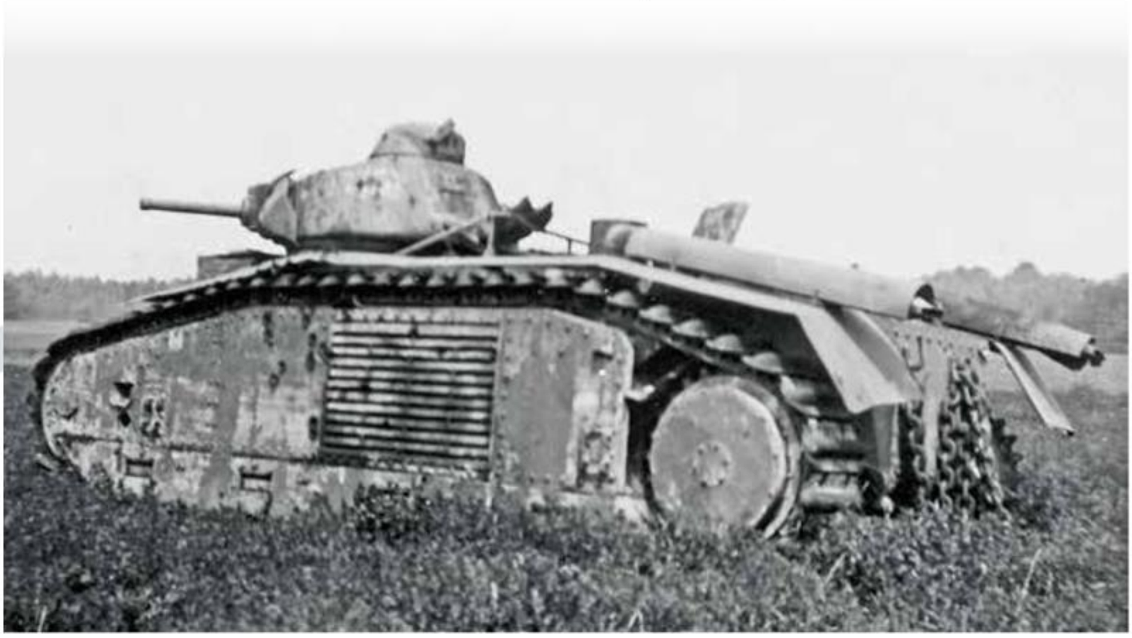
Mevel, qui n'évoque pas ce fait, poursuit : « *Rabin, séparé de nous par de légers taillis n'a rien vu. En débouchant de la lisière (**A** - **B**), Bramant est pris à parti par un canon situé en (**A**). Il lui fait feu, mais a une chenille cassée, la tourelle bloquée, le capot de conduite est systématiquement démoli. Finalement l'équipage doit évacuer*


La 1/41e BCC à la Ferme POMMERY
Juniville, 10 juin 1940

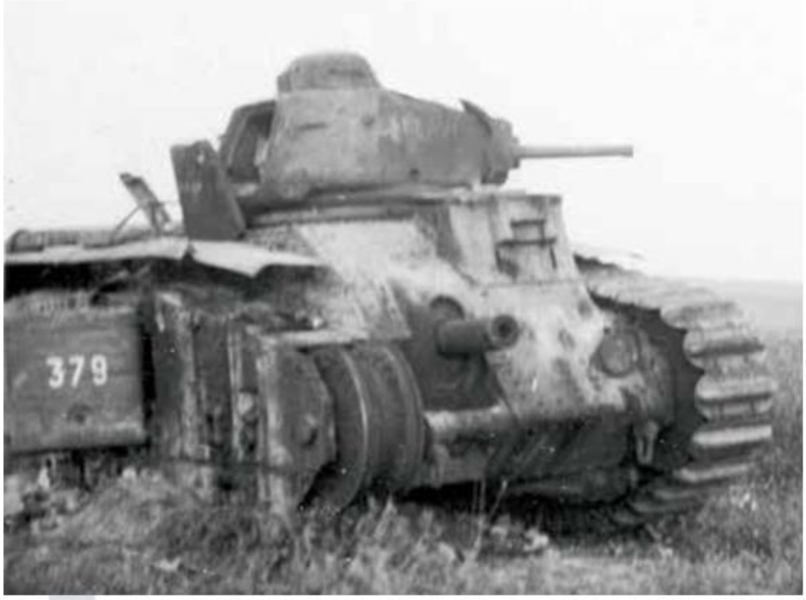
1re section Delalande
Vauquois
Banyuls
2
Bouzy
Side-car abandonné par Scheller
1
3
Maury en cours de ravitaillement
Chenillettes de Scheller
2e section Adelmans
3e section Mevel
Volnay
C
B
Éléments ennemis pris à partie par le Volnay
Antichar allemand neutralisé par le Volnay
Séquence I - vers 15h30
Ferme Pommery occupée par les Allemands
Attaque de dégagement par la 3e Cie
Silvaner
Séquence III - vers 19h30
Antichar allemand
A
Volnay
Les deux chars sont détruits à leur retour
Maury
Séquence II - vers 16h30
Vers Perthes
Vers Juniville
D
Perthes
Annelles
Ferme Pommery
Alincourt
Bignicourt
Juniville
24
N.46
0 50 100 150 200 250 m

Carte Michelin n° 56 au 1/200 000

NB : vue aérienne 2020 @ Google. La topographie et les zones boisées ont pu largement varier depuis 1940.



Avant de succomber sur le champ de bataille de Perthes, à proximité de la ferme Pommery où nous le voyons ici, le 379 *Maury*, victime d'une fuite d'huile au moteur au moment de partir à l'attaque, venait d'être *« réparé sur place par deux dépanneurs »* (témoignage du sergent Mazaré, du *Volnay*). *(Coll. Régis Potié)*



Dans leurs rapports respectifs à Malaguti, Mevel et Mazaré donnent des nouvelles de l'équipage du 379 *Maury*. L'aspirant Raymond Bramant a été brûlé aux bras et semble souffrir d'intoxication. Le sergent Robert Tonneville, pilote, plus sérieusement brûlé et atteint d'éclats, succombe le lendemain 11 juin 1940 à Herbigny. Le chasseur Claude Poncet, radio, brûlé aux mains, aux bras et au visage, meurt à l'hôpital, principalement d'intoxication. Il sera enterré à Aubigny-les-Pothées le 11 juin. Le caporal Jean Laporte, aide-pilote, brûlures aux bras et éclats à la tête, est rétabli. Le caporal dépanneur Fasseur est blessé sérieusement à la tête par éclat. L'autre chasseur dépanneur, resté anonyme, paraît indemne. *(Coll. S. Bonnaud)*

le char en feu. Le sergent Tonneville [pilote] *est sorti par ses hommes. L'aspirant Bramant, accroché par son ceinturon au canon de 47, ne peut sortir immédiatement, même avec l'aide de deux soldats allemands qui l'abandonnent à son sort devant le danger d'une explosion imminente ; finalement il y réussit seul.* » (Mevel)

L'aspirant Bramant, accroché par son ceinturon au canon de 47, peine à sortir du *Maury*

Dans son rapport des plus succincts sur les événements qu'il a vécus, Bramant écrit : « *Les chars étant dispersés et cachés dans des bosquets, je me trouve être le plus en arrière. L'ennemi a accompli un mouvement tournant, de sorte que c'est moi qui suis attaqué, avec le char du* [sous-]*lieutenant Mevel. Je suis alors blessé et fait prisonnier avec mon équipage et celui de mon camarade Mevel.* » (Bramant)

Le sous-lieutenant Mevel reprend : « *À peine le* Volnay *a-t-il débouché à son tour, que le même canon placé en (**A**) le met en feu. Nous jouons vraiment de malchance. Le projectile frappe la chambre de l'équipage, [...] Périvier*[19] *et moi avons des éclats dans les membres.* [Ce coup] *ne doit normalement pas nous incendier, mais notre réservoir gauche, mal remonté à l'atelier de Marcq, fuit d'abondance. Aussi l'incendie est instantané et nous sommes assez gravement brûlés. Nous réussissons à sortir, Mazaré à ma suite par la porte de sortie, les trois autres par la porte de tourelle. Après un piteux essai de fuite dans les blés en herbe, difficile de ramper avec les mains brûlées, salués par une fusillade qui me paraît intense, nous sommes ramassés par nos poursuivants qui nous fouillent sans nous détrousser.*

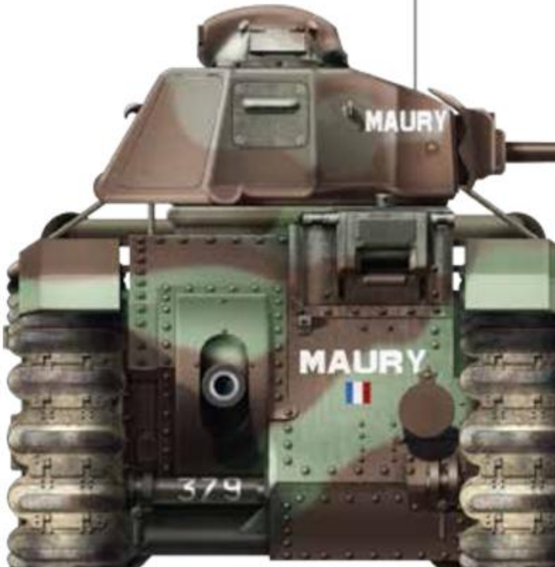
Nous voyons en quittant l'endroit le Volnay *exploser. La compagnie, à ce moment se fait toujours canonner. Nous sommes ensuite interrogés par un officier allemand, inquiet de ce bruit, mais il se lasse vite de notre mauvais vouloir à comprendre son mauvais français.*[20] *Arrivés en (**D**), nous sommes vaguement soignés et allongés, Tonneville et moi sur des civières. Sur la route de Juniville, les colonnes allemandes descendent en toute quiétude. Il y a là un coup magnifique à tenter. Vers 17 heures, une sanitaire (de la RAF, je me souviens de ce détail) nous emmène, souvent en passant à travers champs, à* l'ambulance d'Herbigny. » (Mevel)

La 1re section parvient à se dégager

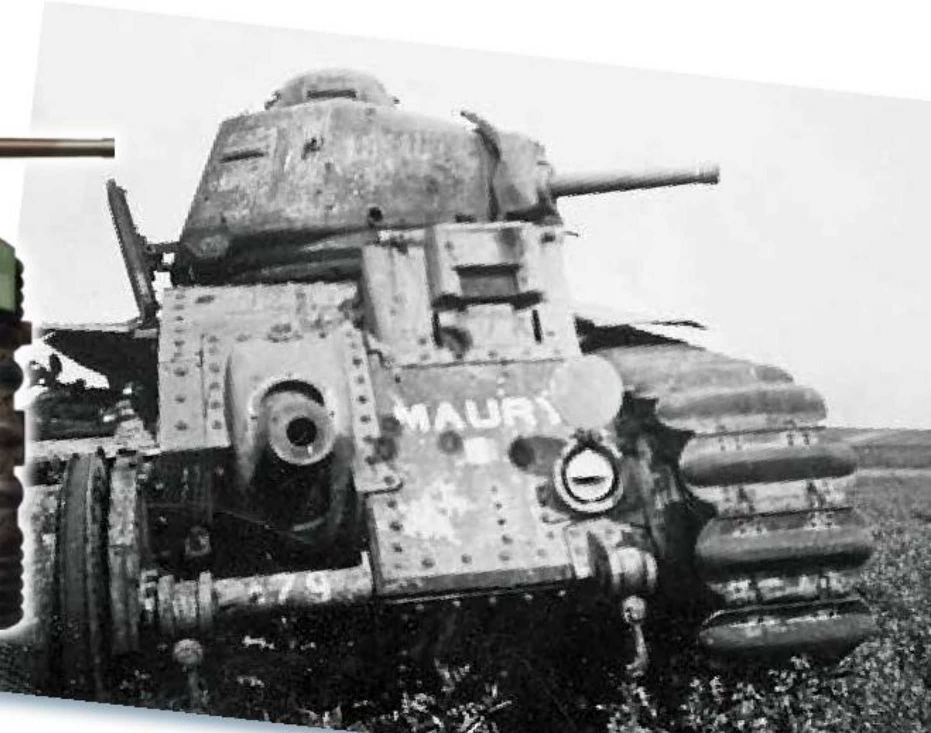
Reprenons la trame du récit là où nous avions laissé le lieutenant Delalande : « *Depuis notre arrivée sur la position, nous sommes sans ordres. Or notre position est très aventurée. Le capitaine Billotte recherche en vain la liaison radio avec le PC du* [lieutenant-]*colonel Salanié. Ne réussissant pas à l'obtenir, il prend liaison radio avec le PC du capitaine Cornet qui lui-même n'a pas d'ordres, cherche le* [lieutenant-]*colonel Salanié sans arriver à le joindre, et finalement nous transmet l'ordre d'attendre sur place des ordres et en tout cas de ne nous replier que sur un avertissement. Vers 17 h 30, le capitaine Billotte m'envoie prendre liaison avec les H 39 et la 2e compagnie du 41e*[21] *dont les positions de départ sont dans les lisières des bois au nord-est et au nord de notre propre position. Il me prescrit d'y aller en char, car il y a tout lieu de craindre des infiltrations ennemies. Les officiers des H 39 ne savent rien de plus que nous. Je me dirige à pied vers les B mais avant d'y être arrivé, ceux-ci ont démarré* *pour une attaque sur Perthes. Je retourne en arrière, ne retrouve plus les H39 qui sont également partis pour l'attaque du même objectif. Il ne me reste qu'à rendre compte au capitaine. À ce moment, la position de ma compagnie est bombardée. Le tir est ajusté, mais heureusement il n'y a pas de dommage. En passant près de Rabin (section Mevel) j'apprends de celui-ci que les deux autres chars de sa section ont disparu et qu'en allant à leur recherche, il a vu le side de Scheller abandonné et sans roues (c'est dans cet état que je l'ai retrouvé le 23 avril 1942).*

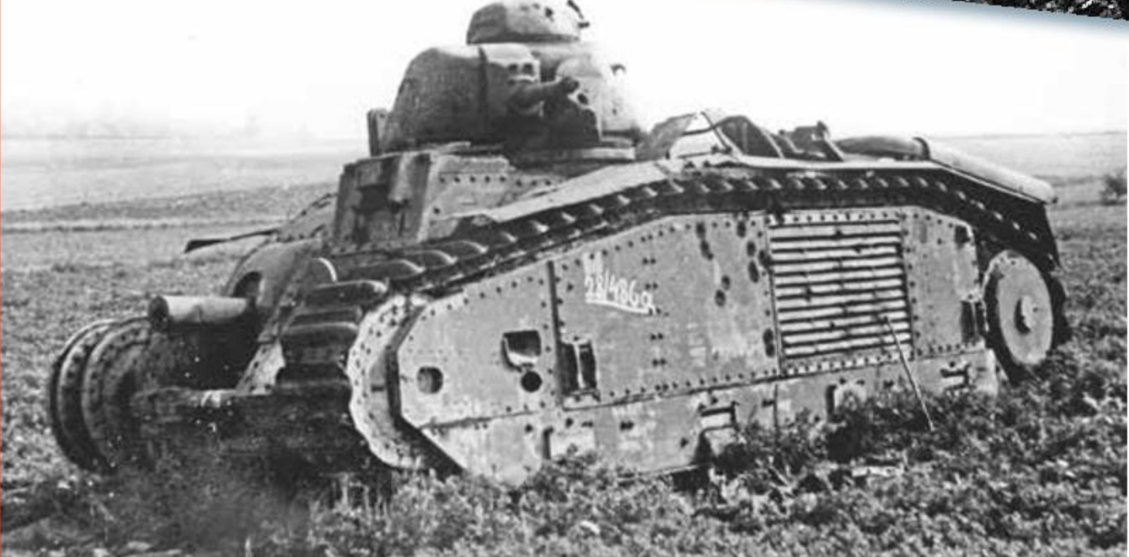
Je rapporte tous ces renseignements au capitaine qui n'a toujours aucun ordre et se bat inutilement avec la radio. De la position de ma compagnie, nous avons pu assister au départ de l'attaque sur Perthes, chars, chasseurs portés, mais tout de suite la vue nous est cachée par la petite crête qui barre l'horizon. Les Allemands sont certainement dans la lisière du bois que nous occupons, car des mitrailleuses tirent à balles traçantes et, prenant l'attaque de flanc (nous voyons les chasseurs immobilisés dans l'herbe), crachent à quelques centaines de mètres de nous vers l'ouest. Le combat dure quelques deux ou trois heures, puis tout rentre dans le calme. » (Delalande)

Un sentiment d'isolement anxiogène domine à présent à la compagnie Billotte : « *Vers 20 heures, nous perdons la liaison avec le bataillon. Que faire ? l'ennemi est partout. Le capitaine décide de réunir les chars en blockhaus* [22] *au centre d'une vaste clairière (entre la position que nous occupons et la ferme Pommery, à 200 mètres de l'éolienne). Nous n'avons plus que six chars, celui du capitaine, le mien, celui de Rabin et les trois d'Adelmans. Mevel et Bramant sont introuvables et l'on commence à avoir de sérieuses inquiétudes à leur endroit. Un homme veille sous chaque char avec une mitrailleuse,* [23] *les radios se relaient. Un officier à tour de rôle prend le quart. Le capitaine ayant arrêté de rallier nos lignes au petit jour, Carmier se propose volontaire pour chercher une issue par où nous pourrions partir. Ce n'est guère commode car les Allemands sont à l'ouest et au sud. Dans les bois on entend des voix ennemies. Il patrouille pendant une heure avec son pilote vers l'est et vers le nord, échange quelques*



Vue de face d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**





CHAR B 1*BIS* 379 *MAURY*, 1re COMPAGNIE, DÉBUT JUIN 1940
Confié à l'aspirant Bramant, pilote sergent Tonneville. Avant d'être versé au 41e BCC, ce char appartenait à la 3e compagnie du 49e BCC. Mais rien sur les photographies de l'épave, qui semble avoir brûlé, n'autorise à penser qu'il avait reçu la large bande rouge caractérisant certains chars de cette dernière, comme le *Silvaner*. Et aucune marque distinctive du 41e BCC n'apparaît clairement.

NOTES

[19] Caporal Marcel Périvier, deuxième aide-pilote, mort de ses blessures le 15 juin. Il sera le seul tué de l'équipage du *Volnay*.

[20] Mazaré précise que le sous-lieutenant Mevel donne l'ordre de ne livrer aucun renseignement. Interrogé, Mazaré fait alors valoir son jeune âge et être depuis peu dans les chars.

[21] Delalande écrit « *42e* », simple faute de frappe.

[22] Adelmans évoque les chars de la compagnie mis en croix, près de l'éolienne, à 3 km au sud-est de Perthes.

[23] Les mitrailleuses de capot ayant été démontées pour faire face à toute éventualité.

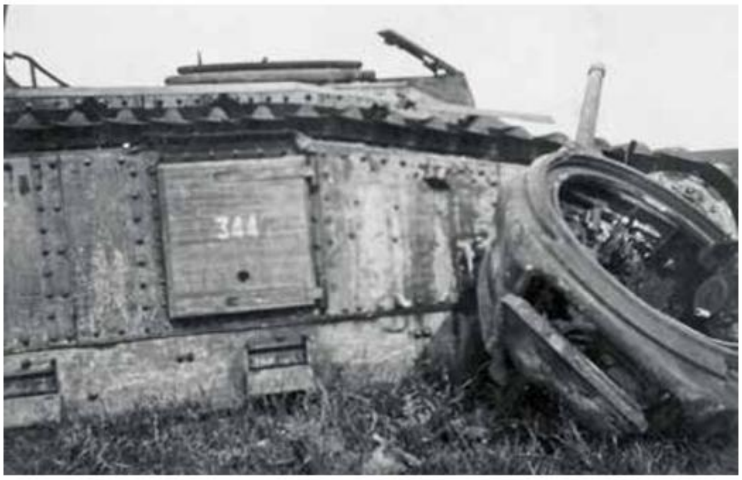
coups de feu puis revient. La voie semble libre vers le nord, c'est par là que nous partirons le lendemain à l'aube. » (Delalande)

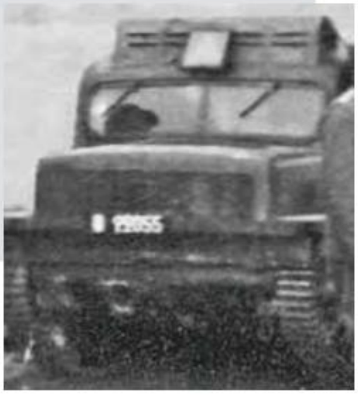
La 3e compagnie intervient sans succès

Avant cette nuit passée entourée d'Allemands, une tentative amie est restée inconnue à la compagnie Billotte. Nouveau chef d'état-major du 41e BCC, le capitaine Delepierre rapporte que le **10 juin** à 19 heures, la 3e compagnie est partie sur la ferme Pommery dégager la 1re compagnie « *qui serait encerclée.* [...] *Le bataillon est resté 12 heures sans liaison avec la demi-brigade qui a fait engager Billotte et le laisse sans ordre.* » La 3e compagnie parvient à atteindre la ferme mais « *le char Dive* [**361** *Silvaner*] *est démoli à bout portant* » et « *une partie de la compagnie perd la direction sous bois.* » Cette action coûteuse restera sans bénéfice pour la 1re compagnie qui n'en aura rien su, faute de liaison.

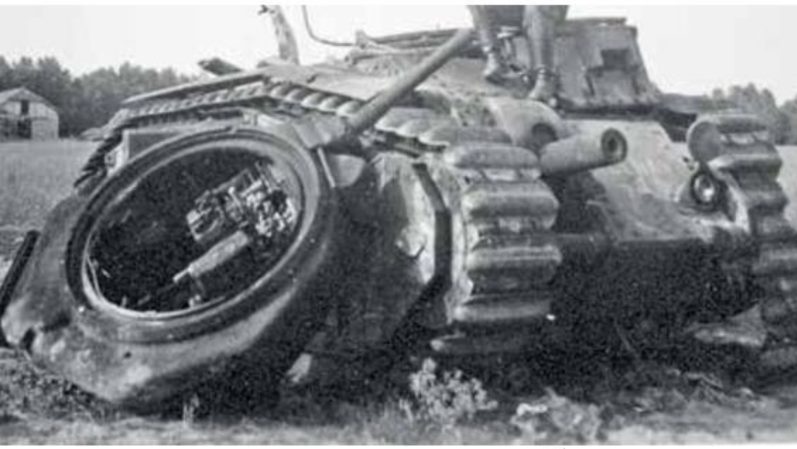
La destruction du *Silvaner* a été relatée, en octobre 1941, par le père du lieutenant Dive : « *Au sommet d'une rampe* [ce que ne montre pas les photos du char détruit], *le* Silvaner *s'est trouvé brusquement en face d'engins antichars. Il a immédiatement tiré à cadence rapide mais a été presque aussitôt atteint par deux obus de 105 de plein fouet à courte distance qui ont littéralement "ouvert" par l'avant le char, qui a flambé. L'aide-pilote a été blessé et le pilote* [sergent Jean Rochet] *tué sur le coup.* »[24]

Après sa tentative infructueuse, la 3/41e rejoint Annelles, sa base de départ, vers 21 heures. À ce moment, le lieutenant-colonel Maître arrive et donne l'ordre à Delepierre d'aller avec une section attaquer les lisières de Perthes, afin de permettre le décrochage du 16e BCP. « *Je fais remarquer que la nuit nous empêche tout moyen de vision pour le service des armes. Je pars avec Hachet* [**390** *Frontignan*] *et Léonard* [**316** *Moselle*]. *Nous arrivons aux lisières de Perthes que nous neutralisons au jugé,*



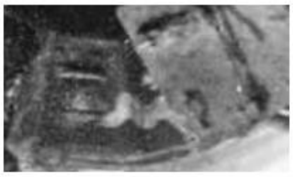


Garé à côté de l'épave du *Volnay*, le **TRACTEUR DE RAVITAILLEMENT DE CHARS 36R** (Renault ACD1) **22 055** est probablement l'un des deux TRC perdus par le lieutenant Scheller, chef de la section d'échelon de la 1re compagnie le 10 juin. Quelques jours auparavant, la 3e DCR avait reçu 12 de ces TRC Renault et 15 tracteurs **Unic P107 type génie** pour combler partiellement ses déficits, qui s'élevaient à 62 TRC le 25 mai. Elle n'en percevra plus d'autre. *(Photo du site* Chars français, *Antoine Misner)*

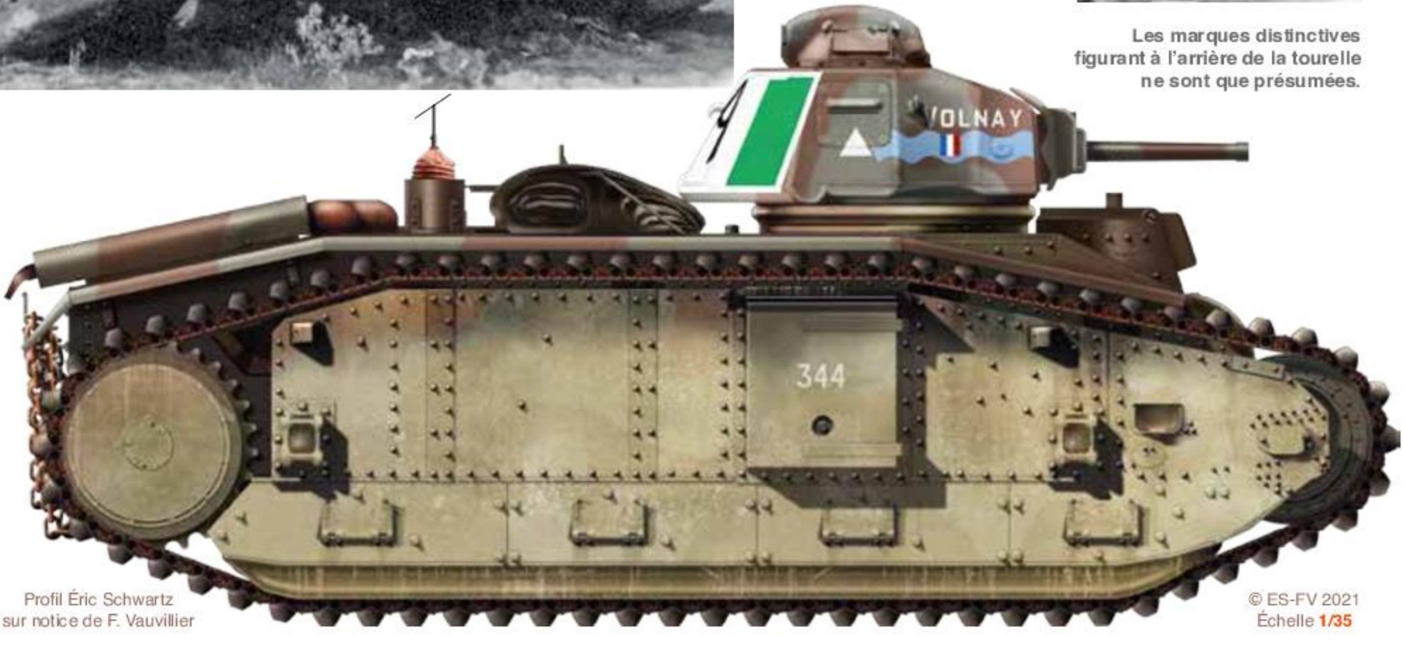


Char B1 *bis* 344 *Volnay*, 1re compagnie, début juin 1940

Cet appareil qui, le 10 mai, était celui du lieutenant Pignot, chef de la 2e section, est devenu le 7 juin celui du sous-lieutenant Mevel dont la section a pris peu après le 3e rang. Sur les clichés de l'épave, la tourelle, bien qu'elle ait été arrachée et soit retombée au sol retournée, révèle cependant la bande à ondulation serrée *(ci-contre)*. Et, sous l'épiscope, là où devait figurer le carré de la 2e section en mai 1940, un triangle plein ne se laisserait-il pas deviner ? Un indice de plus accréditant la permutation de section signalée sur l'ordre de bataille page 73.



Les marques distinctives figurant à l'arrière de la tourelle ne sont que présumées.



Profil Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier

© ES-FV 2021
Échelle **1/35**

ainsi que les lisières à droite des bois. En cours d'approche, je croise dans le crépuscule plusieurs véhicules tout terrain que je manque presque d'attaquer. Heureusement je décide d'attendre d'abord leur réaction qui ne viendra pas car ce sont des éléments du 16e BCP qui se replient. Eux-mêmes ont cru un moment avoir affaire à des Allemands. » (Delepierre)

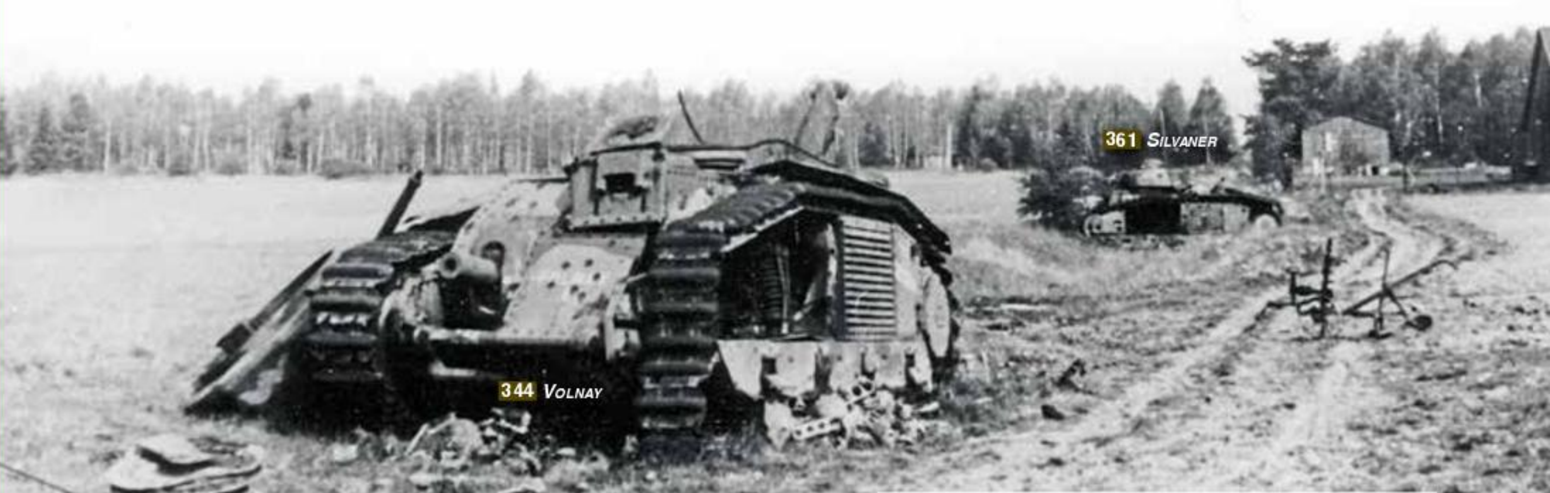
> **En fin d'après-midi, la 3e compagnie s'engage à son tour vers la ferme Pommery**

À 22 heures, Delepierre se replie et retrouve le lieutenant- colonel Maître. Les chasseurs ont décroché et le bataillon (EM et 3e compagnie) a quitté Annelles. Delepierre le rejoint sur la route de Bignicourt. La colonne repart, après avoir fait une courte halte pendant laquelle les pleins ont été refaits. Delepierre part avec Cornet devant en reconnaissance et la colonne rejoint les bois au nord de Nauroy, par Bignicourt - Cauroy - Bétheniville - Pont-Faverger.

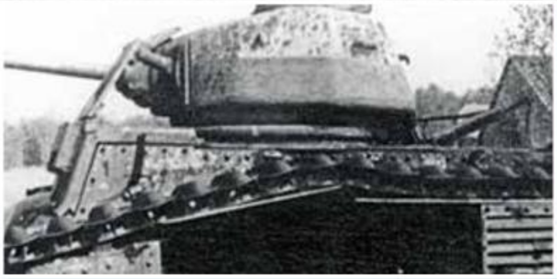
De son côté, la CE et le train de combat du bataillon quittent Marcq à 21 heures par Cornay, Chatel, Lançon, Servon, Vienne-la-Ville, Somme-Bionne, Auve, Tilloy-Bellay, La Cheppe, route de Châlons à Suippes. À 6 heures, ils arrivent à un bois à 6 km au sud de Suippes où ils stationnent 3 heures avant de poursuivre sur Thibie (11 km au sud-ouest de Châlons).

NOTES

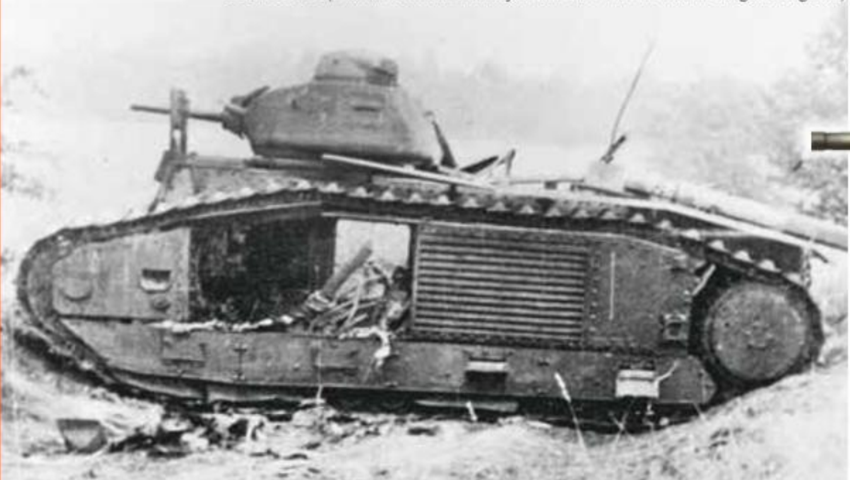
24. Lettre au commandant Malaguti, 14 octobre 1941. Dans un autre courrier, non daté, le père du lieutenant Dive se fait plus précis : « *l'avant du char de mon fils a été défoncé par deux obus tirés de plein fouet à 200 mètres de distance. Le pilote a été tué net. Un des obus traversant le char a mis le feu à la réserve d'essence. Fort heureusement, la porte du char n'a pas été coincée. Mon fils et le reste de son équipage ont pu sortir et se sont sauvés sous le feu des mitrailleuses.* »

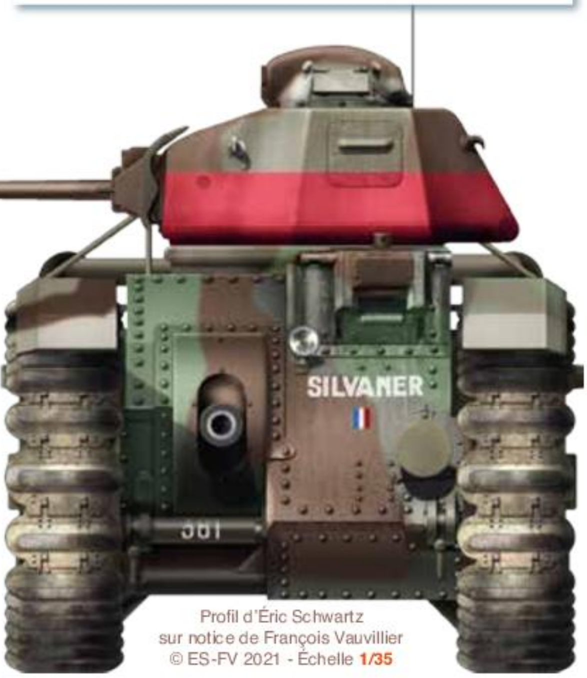


Prise plusieurs mois après les combats, après que le 344 *Volnay* ait servi de cible pour des tirs postérieurs au combat du 10 juin 1940,cette photographie a l'immense mérite de présenter, en enfilade, le 361 *Silvaner* et deux des bâtiments de la ferme Pommery. *(Fonds Roger Avignon)*



La comparaison de ces deux vues rapprochées du 361 *Silvaner* est éloquente. *Ci-dessous,* **bien qu'il soit éventré, sans doute par l'explosion des munitions après avoir pris feu, l'épave semble là depuis peu.** *À droite* **au contraire, les intempéries ont fait leur œuvre et, curieusement, la bande de tourelle du 49e BCC apparait nettement.** *(Fonds Stefan de Meyer via R. Potié et fonds Roger Avignon)*





CHAR B 1*BIS* 361 *SILVANER*, 3e COMPAGNIE, DÉBUT JUIN 1940

Avant d'être versé au 41e BCC (lieutenant Dive, pilote sergent Rochet), ce char appartenait à la 3e compagnie du 49e BCC et avait reçu la large bande rouge ceinturant le bas de la tourelle. Sur l'épave, elle n'apparaît distinctement que sur le côté gauche.

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle 1/35

11 juin, regroupement du bataillon

Le **11 juin** au petit jour, les six chars de la 1re compagnie, échappant à l'encerclement, se mettent en marche plein nord par la lisière des bois, et prennent la route de Perthes à Annelles. Pour osée qu'elle soit, l'opération réussit. À l'entrée du village un motard perdu leur indique les voies libres : Bignicourt (tenu par une petite unité antichar française), Ville-sur-Retourne puis par un sentier à travers champs, Cauroy (dans une zone située à 3 km au sud-ouest de Cauroy) où ils arrivent vers 6 heures sans avoir rencontré d'Allemands. Sur la route de Reims, un défilé ininterrompu de véhicules de toutes sortes. « *Nous retrouvons la compagnie Gasc, moi-même je retrouve mon char et Reynaud me raconte son odyssée de la veille : malgré la marche irrégulière de son moteur qui me l'avait fait abandonner, le* Lot *a été envoyé en mission de reconnaissance vers Perthes par le* [lieutenant-]*colonel Salanié, avec un officier d'état-major à bord.* [...] *En reprenant à Cauroy contact avec nos troupes, pour ne pas dire nos lignes, l'impression est très pénible. C'est évidemment la retraite sinon la déroute. Nous sommes complètement débordés par l'ouest et les Allemands ne sont pas loin de la Marne, s'ils ne l'ont pas atteinte !* » (Delalande)

Au jour, le 11 juin, la 2e compagnie arrive dans les bois au sud-ouest de Cauroy où elle fait les pleins. Le contact est pris avec la 1re compagnie Billotte qui rejoint deux heures après, les réservoirs vides et que la 2/41e ravitaille en essence. À 9 h 30, Delepierre est envoyé par Cornet au PC de la division pour y chercher le nouvel emplacement — la ferme de Moscou (35 km plus au sud, sur la route de Reims à Suippes) — et le reconnaître. Les éléments du bataillon y arriveront vers midi (**1re compagnie**) et 15 heures (**2e compagnie**).

Au lendemain de l'attaque, une très pénible impression de retraite, sinon de déroute

Le sous-lieutenant Godinat évoque le fait que la **section de remplacement**[25] faisant office d'arrière-garde, reste en position d'attente gardée de part et d'autre de la route, contre toute incursion de chars adverses jusqu'à la nuit et que le capitaine Gasc, avec le **413** *St-Péray,*[26] en prend le commandement. L'aviation adverse est active et les vues sont faibles, 50 m à peine. Aussi, après le départ de l'infanterie, les quatre chars se replient à leur tour en direction de la ferme de Moscou par le champ de tir de Moronvilliers, Nauroy et la route nationale de Reims à Suippes.

De son côté, la **compagnie d'échelon** est à Thibie depuis 16 heures. Le lieutenant Duprat indique « *à 20 heures le départ d'un ravitaillement en essence et munitions pour Trépail* ». Le bataillon, regroupé avec tous les éléments combattants et quelques éléments de ravitaillement, stationne dans les bois de Prosnes, immédiatement à l'est de la ferme de Moscou (au nord de la route). Il ne reverra plus ses trains de combat jusqu'à la fin des hostilités.

Bilan et nouvelle réorganisation

Lors de la journée du 10 juin, la progression du 41e a été depuis le matin d'une vingtaine de kilomètres à travers champs et s'est conclue par l'attaque de Perthes. Lors des combats, le bataillon a perdu sept chars : trois à la 1re compagnie (*Volnay, Maury, Vauquois*), trois à la 2e compagnie (*Yonne, Arlay, Durance*) et un à la 3e (*Silvaner*). En raison de l'état du matériel susbsistant, et dans la perspective d'une contre-attaque sur Dontrien en fin de journée, une réorganisation s'impose. Le capitaine Cornet décide de former trois groupements, constitués dans la soirée suivant la valeur du matériel :

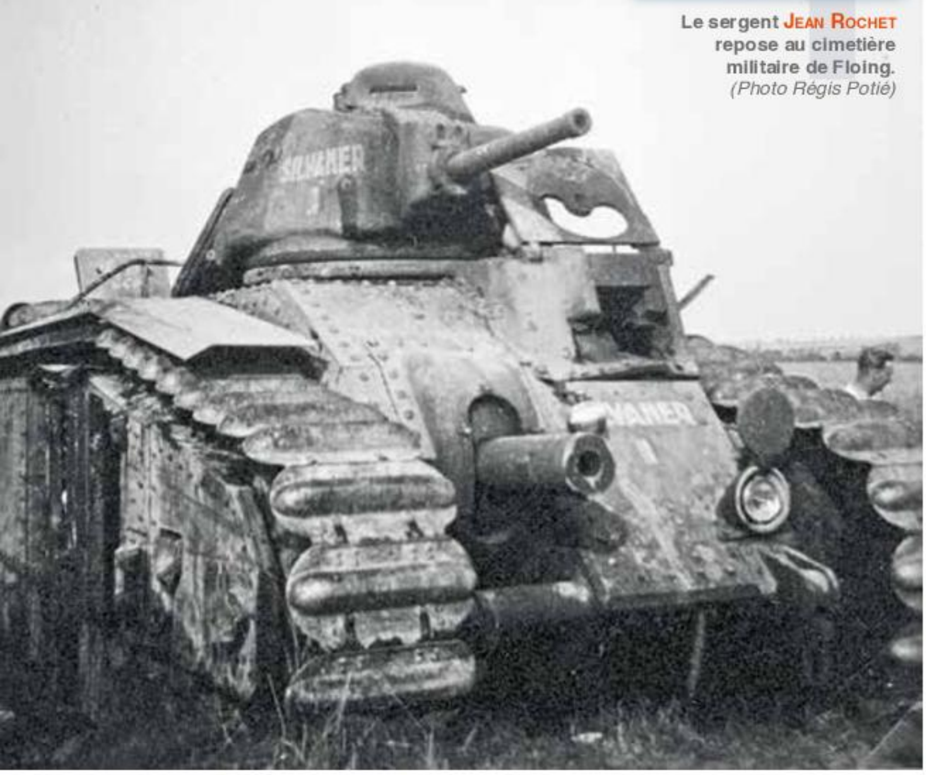
– le ***premier groupement***, sous les ordres du capitaine Billotte (1re compagnie), se voit attribuer la quinzaine[27] de chars du bataillon encore en état de combattre, avec comme adjoint le lieutenant Fajeau qui commandait jusqu'ici la 3e compagnie.

– le ***deuxième groupement***, sous les ordres du capitaine Gasc (2e compagnie), reçoit la douzaine[27] de chars en mauvais et très mauvais état, inaptes au combat dans des conditions normales. Ce détachement a pour mission de se rendre au sud de la Marne où un élément de la CE fera les réparations nécessaires pour la reprise du combat. Un seul char valide lui est laissé, le **375** *Châteauneuf-du-Pape* (capitaine Gasc), en vue d'en assurer la défense le cas échéant.

– enfin le ***troisième groupement***, sous les ordres du capitaine Delepierre, regroupe la CE et l'EM.

À partir de ce jour, les mouvements et engagements du bataillon s'effectueront en trois détachements indépendants. La scission est rendue effective à 20 heures. *(à suivre)*

Le sergent **Jean Rochet** repose au cimetière militaire de Floing. *(Photo Régis Potié)*



Parti à l'attaque avec la **3e compagnie** en fin d'après-midi du 10 juin pour tenter de dégager la 1re compagnie encerclée autour de la ferme Pommery, le **361** *Silvaner* n'en reviendra pas. Touché de plein fouet sur le capot de conduite, son pilote le sergent **Jean Rochet** tué, il est le dernier des sept chars perdus au cours de cette dure journée qui aura vu s'engager chacun des trois BCC de la 3e DCR ainsi que les chasseurs portés du 16e BCP. La **bataille de Juniville** sera le dernier engagement mécanique d'ampleur livré par l'armée française durant la malheureuse campagne. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

Notes

[25] Les trois chars de la section Jacquelin. De son côté, Barbier ne récupère son char, le **343** *Pommard*, que dans la nuit avec une fuite d'huile, Delepierre ayant manqué de le faire sauter si le pilote, le sergent Biard, n'avait pas réussi à faire le plein…

[26] Normalement, le char de Gasc est le *Châteauneuf-du-Pape*. Serait-ce une erreur de Godinat ou bien le char du capitaine serait-il momentanément indisponible ?

[27] Les chiffres communément admis sont de 15 chars au groupement Billotte et 13 chars au groupement Gasc. Nous reviendrons à la loupe sur ce point dans GBM 136.

-50 %
pour les lecteurs de
GBM

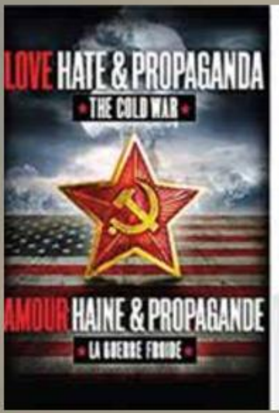
H&C.TV
L'Histoire en ligne

TANN LES GRANDS COMBATS
LES BATAILLES DE LA GRANDE GUERRE

LA 1RE GUERRE MONDIALE,
LA 2NDE GUERRE MONDIALE,
L'APRÈS-GUERRE,
LES PORTRAITS DE PERSONNALITÉS…

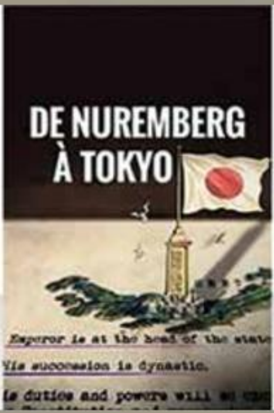
EN VOD, SUR TOUS VOS ÉCRANS !

Ce mois-ci sur WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.TV


LOVE HATE & PROPAGANDA
THE COLD WAR
AMOUR HAINE & PROPAGANDE
LA GUERRE FROIDE

CEUX DE 14
EPISODE 1

DE GAULLE
INTIME


DE NUREMBERG À TOKYO

Mussolini-Hitler
l'opéra des assassins

☞ Profitez de l'offre 1 an à 29,94 €
au lieu de 59,88 €* avec le code promo : **H&CTV1**

- ✓ EN ILLIMITÉ
- ✓ SANS PUBLICITÉ
- ✓ SANS ENGAGEMENT

RENDEZ-VOUS SUR WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.TV
OU SCANNEZ LE QR CODE

* Hors promotion : abonnement de 4,99€/mois
offre valable jusqu'au 31/03/2021

Bulletin de commande

À retourner avec votre règlement à GBM
Histoire & Collections 5, avenue de la République 75011 Paris
Commandes de l'étranger : nous contacter par mail contact@histecoll.com

Je souhaite commander :

GBM135

DESCRIPTIF		Qté	Prix unitaire	Total
☐ LE BERLIET GLR	9791038010024		35,00 €	
☐ 1940, LE SOLDAT FRANÇAIS TOME 1	9782352501657		29,95 €	
☐ 1940, LE SOLDAT FRANÇAIS TOME 2	9782352501732		29,95 €	
☐ LES COMPAGNONS DE L'OMBRE	9791038010611		39,95 €	
☐ GI - GUIDE DU COLLECTIONNEUR T.1	9782352500315		42,95 €	
☐ GI - GUIDE DU COLLECTIONNEUR T.2	9782352500780		44,95 €	
☐ LA LIGNE MAGINOT TOME 2	978290818 2972		39,95 €	
☐ VÉHICULES INDUSTRIELS ET JOUETS DES 30 GLORIEUSES	9791038010284		29,95 €	
☐ L'ISLAM RADICAL EN FRANCE POUR Y VOIR CLAIR	9791038010000		19,00 €	
☐ GBM N° 133	9791038010505		12,50 €	
☐ GBM N° 134	9791038010833		12,50 €	
☐ RAIDS N° 413	9791038010949		7,50 €	
☐ MILITARIA N° 423	9791038010932		8,90 €	
☐ CHARGE UTILE N° 334	9791038011007		7,50 €	
☐ RAIDS AVIATION HS N° 15	9791038011014		11,50 €	
☐ CALENDRIER 2021: AVIONS DE COMBAT	9791038010307		15,00 €	
☐ CALENDRIER 2021: AVIONS DE LÉGENDE	9791038010314		15,00 €	
☐ CALENDRIER 2021: TRACTEURS D'ANTAN	9791038010291		15,00 €	
☐ ÉCRIN HISTOIRE ET COLLECTIONS	9791038010703		22,00 €	
TOTAL DE LA COMMANDE ▸				

FRAIS D'EXPÉDITION
☐ Pour la France .... 6 €
☐ Pour les DOMTOM .... 8 €

Mes coordonnées

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ☐☐☐☐☐ Ville
N° Tél. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Année de naissance A A A A
E-mail

☐ *Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires*

Mon règlement

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'odre d'Histoire et Collections

☐ Carte bancaire

N° ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Expire fin M M A A

Code crypto ☐☐☐
(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Date et signature obligatoires

Offre réservée aux clients France Métropolitaine. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 31/12/2020. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. En retournant ce formulaire, vous acceptez que GBM, responsable de traitement, utilise vos données personnelles pour les besoins de votre commande, de la relation Client et d'actions marketing sur ses produits et services. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de portabilité, de limitation, de retrait de votre consentement à tout moment. Vous disposez également du droit de vous opposer sans motif au traitement de vos données à des fins de prospection, y compris publicité ciblée et profilage. Pour exercer vos droits précités, il suffit de nous écrire : GBM DPO - 5, avenue de la République - 75011 PARIS.

www.histoireetcollections.com

Nos revues

GBM
134
DE GAULLE ET LA FORCE CUIRASSÉE
1934-1940
De l'armée de métier au nouveau Carnot

12,50 €

GBM N° 134
Trimestriel

GBM
133
10 MAI - 4 JUIN 1940
2800 BLINDÉS PERDUS EN 26 JOURS
Mai 1940

12,50 €

GBM N° 133
Trimestriel

Tracteurs d'antan
CALENDRIER 2021

15 €

CALENDRIER 2021
TRACTEURS D'ANTAN

22 €

ÉCRIN
Histoire & Collections

AVIONS DE COMBAT
CALENDRIER 2021

15 €

CALENDRIER 2021
AVIONS DE COMBAT

Avions de légende
CALENDRIER 2021

15 €

CALENDRIER 2021
AVIONS DE LÉGENDE

La boutique GBM

Histoire de GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

RAIDS
FORCES SPÉCIALES
« GORGONES 2020 »

7,50 €

RAIDS
N°413
Mensuel

MILITARIA
N° 423
1944
LA BATAILLE DE MONTÉLIMAR

8,90 €

MILITARIA N°423
Mensuel

CHARGE UTILE
334
MEUBLES
LE CITROËN TYPE H

7,50 €

CHARGE UTILE
N°334
Mensuel

RAIDS Aviation
HORS-SÉRIE
LES AVIONS DE GUERRE ÉLECTRONIQUE

11,50 €

RAIDS AVIATION
HORS-SÉRIE N°15
Trimestriel

Nos nouveautés

35,00 €

Format
23 x 1 cm
Couverture
reliée

LE BERLIET GLR

29,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

1940 1
LE SOLDAT FRANÇAIS

29,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

1940 2
LE SOLDAT FRANÇAIS

LES COMPAGNONS DE L'OMBRE

39,95 €

Format
21 x 27 cm
Couverture
reliée

GI
GOVERNMENT ISSUE
GUIDE DU COLLECTIONNEUR

42,95 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

GI
GOVERNMENT ISSUE
GUIDE DU COLLECTIONNEUR

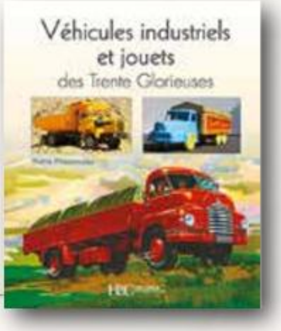
44,95 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

Nos livres

25,95 €

Format
21 x 27 cm
Livre relié


Véhicules industriels et jouets des Trente Glorieuses

39,95 €

Format
15 x24 cm
Livre relié

L'Islam radical en France
Pour y voir clair

39,95 €

Format
23 x 31 cm
Livre relié

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT

MM PARK FRANCE

WWW.MMPARK.FR

SUSSEX 1944
COLLECTION SUSSEX

MM PARK FRANCE
4, rue Gutenberg
67610 La Wantzenau

Tél. : 03 88 59 25 43
E-mail : contact@mmpark.fr
www.mmpark.fr

Vivre l'histoire en s'amusant !

Sur un espace de plus de 7.000 m², cette collection, unique en Europe, réunit plus d'une centaine de véhicules et blindés, des centaines d'uniformes et armes de la Seconde Guerre mondiale.

Situé à 12 km au nord de Strasbourg, ce concept original permettra à toute la famille de découvrir et d'apprendre tout en s'amusant.

Hall principal

Simulateur de vol

Collection Sussex 1944

Salle cinéma

Parcours accrobranche

Bar - Espace multi-jeux

Stand de tir

Vitrines armes

Tobrouk et canon de 20 mm

Grand parc de stationnement avec bunker

Diorama Flak

Vedette dans sa base

Avion d'entraînement et de liaison

Véhicules semi-chenillés et blindés